

الخصخصة

الفترة من ١ / ١ / ٢٠٠٠

حتى ٢٠٠٠ / ١ / ٢٠٠٠

إعداد

مكتبة الأهرام للبحث العلمي



الخصخصة

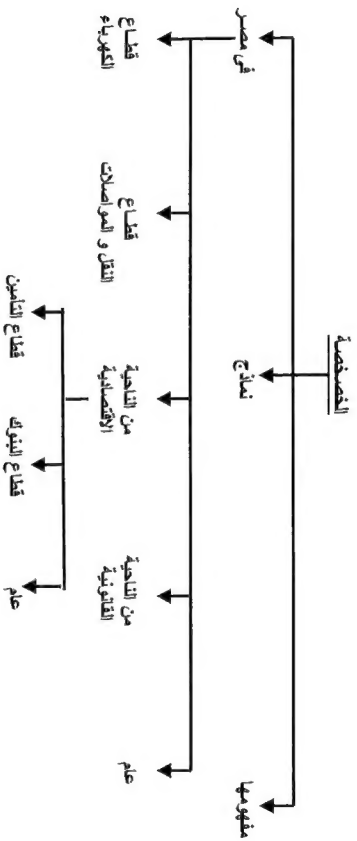
الفترة من ٢٠٠٠/١/١

حتى

يونيه / ٢٠٠٠

إعداد

مكتبة الأمل للبحث العلمي



قائمة المصادر

أولاً: الجرائد

الاخبار - الاهرام - الحياة - العالم اليوم ٢٠٠٠

ثانياً : المجلات

مجلة الاهرام الاقتصادى ٢٠٠٠

ثالثاً : الكتب

١ - كتاب النماذج وخصخصة البنوك طارق عبد العال ٢٠٠٠

مفهومها

الخصخصة

مفهومها

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	الخصخصة تساهم في الاصلاح الشامل	انور خاطر	العالم اليوم	٢٧٧٥	٢٠٠٠/٣/٩	١

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	أنور خاطر
الموضوع الفرعى :	مفهومها	رقم العدد :	٢٧٧٥
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٩

الخصخصة تساهم فى الإصلاح المتكامل ولا تحل كل المشاكل



د. أنور عبد الهادى خاطر

□ كتب: أنور عبد الهادى خاطر:

أكدت دراسة اقتصادية بمركز بحوث ودراسات التنمية التكنولوجية عن تقييم الرضا عن الخصخصة بالنسبة للعامل على البعد الاجتماعى كجزء أصيل فى الإصلاح الاقتصادى والعمل على التدرج للناس فى التطبيق ولابد من الاهتمام بالإدارة لأنها أكثر المهام صعوبة فى ظل الاقتصاد الحر خاصة الإدارة الوسطى لأنها العنصر الذى يخدم صناع القرار حيث إن الإدارة هي معضلة الخصخصة وكفائتها سوف تلعب دوراً مهماً وحيوياً فى المستقبل.

للمناصب دون اهدار للمال العام، وتطالب بالبدء فى برامج تدريبية متقدمة للمديرين القائمين والمترشحين من التقيد بالسن بل يكفى أن تكون المهارات والمعرفة والتخصص جزءاً رئيسياً فى عملية الاختيار للمديرين وأن يختار من بين المدربين من يستطيع احداث التغيير فى الفكر والمهارة للأخريين حيث تصبح مهارات قوى العمل والتطويع هي سلاح التنافس الأول بين الأمم.

ولشركات الدراسة إلى الشفافية والمعلومات فإلّا كان القرار الاقتصادى يحتاج إلى تقود مستقرة حتى يضبط الحساب الاقتصادى فلا تقل أهمية عنه ضرورة توافر المعلومات الاقتصادية السليمة ويجب أن تتمتع هذه المعلومات بمصادقية وتصدر من جهات محايدة وبشكل منتظم ودورى

واضات الباحة الدكتور سوزان أبو رية استشارة الاجتماع الصناعى بكلية الأدب جامعة حلوان أنه لابد من التوصل إلى صيغة توفيقية ترضى القاعدة العمالية وتزيد من فاعليتهم فى برنامج الخصخصة ويجب أن تشمل طريقة التعامل مع العمالة الفائضة فى الوحدات التى يراه تخصيصها وأن يكون هناك حوار يراعى مصالح طرفى الانتاج ولابد من اصابة النظر فى قانون الصالحين بالحكومة كى يتواءم مع ما طرأ على علاقات العمل من تغير فاعيل العمالة وحريه للتجارة العالمية والحفاظ على السيادة الوطنية ومصالح الشعب دون السماح بأى شكل من أشكال سيطرة الموال الأجانب مع إجراءات الخصخصة السليم للشركات وطرحها للتبيع فى الوقت

د. سوزان أبو رية فاجهزة الاجسام يجب أن تتمتع بالاستقلال التام عن الحكومة وما ينشر من معلومات ينبغي أن يولس للمعرفة بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية وليس الدعاية. وترى الباحثة أن الخصخصة هي جزء من اصلاح متكامل ولا يمكن النظر إليها باعتبارها علاجاً لكل المشاكل فهي تعتبر جزءاً من العلاج فالبيئة الاقتصادية أصبحت كالتدوير الملهل لا يتفق معه الترفيع بل يحتاج إلى ثوب جديد ويحتاج إلى إعادة بناء لكل جوانبه فلا بد من اصلاح إنارى واصلاح فى نظام التطعيم واصلاح نظام المعمران والسكان واصلاح هيكل القيم.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	أنور خاطر
الموضوع الفرعي :	مفهومها	رقم العدد :	٢٧٧٥
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٩

والاجتماعية باعتبارها أصلاً أهدافاً قومية تعود على المجتمع كله وتضمن البطالة وتعالج المشاكل التي قد تظهر في الوضع الجديد بعد الخصخصة فالإقتصاد الحديث هو في جوهره تعامل مع المستقبل فيما عرف باسم الرضاة الاقتصادية لتجسير عن إدراك قوى التغيير والتجديد فالتغير ضرورة للتطور.

والجدير بالذكر أن الدراسة قد اختلفت فيها الآراء حول اتجاهين للخصخصة بين مؤيد لها ومعارض فالدول يشجعها ويعقروا الشجرة الخسيفة على درب التقدم وسبيل الخلاص من الفقر والثاني سلبى وهو يرى الخصخصة خيانة لحرر وحب الإبقاء على القطاع العام وهناك جوانب سلبية للخصخصة فمنها للعشائير المبكر يتمثل دور الحكومة هنا في توجيه الأفراد في استثمار هذا المعاني للنظر إلى المستقبل دون الاقتصاد فقط على النظر للوقت الحاضر وهناك جانب سلبى آخر للخصخصة هو فتح أبواب مصر على مصاريها أمام المستثمر الأجنبي مما يهدد ثقافتنا ومعتقداتنا إلا أنها لها بعض المزايا وأهمها النهوض بمستوى المنتجات والخدمات والقدرة على المنافسة العالمية والنهوض بمجتمعنا المصرى

وقواعد العمل السليم، أهم الصفات التي تمتثلها قيادات القطاع الخاص في المجتمعات الانتاجية فلا نجاح ولا أسأل بدون صل وانضباط ولا مكان للصيغة أو الربح السريع على حساب المجتمع ولا يوجد تعارض بين المنافسة والتعاون في نظام الاقتصاد السوق فالإقتصاد الخاص والمنافسة هما الأساس الذي يبنى عليه هذا النظام ولكن بدون اغفال للتعاون الذي يحقق الأهداف الاجتماعية للمجتمع وعلى القطاع الخاص إيجاد التوازن بين المنافسة والتعاون.

وأشارت إلى ضرورة مشاركة الرأى العام في الأعداد للمستقبل ومكافحة الشعب بتفاصيل عمالية للخصخصة وأهدافها النهائية ويصارع بالضغوط المروضة لتحقيقها لتجنب أى مازق شعبي وفي أى مكان استخدمت الأموال للناجاة عن الخصخصة وإلى أين تذهب؟ هل لعلاج للديونية أم لسداد السحب على المكشوف للبنوك أم لتعويض أزمة الضائقة؟

ويرى البعض أن تسيء الشركات السيئة بعد الخصخصة بلا أية التزامات خالية من الدين والالتزامات ويتحرك نحو أهداف جديدة تخدم أهداف التنمية الاقتصادية

وتؤكد الدكتور سوزان أبو رية أن الإصلاح الإدارى يحتاج إلى إعادة نظر كاملة حتى يقوم نظام إدارى مشجع للخصخصة والإصلاح فلا بد من إعادة النظر في الكم الهائل بين القوانين والتشريعات وإعادة النظر فى ازدواج الاختصاصات بين الأجهزة المختلفة وتبسيط الإجراءات الخاصة بالموافقات والتصاريح والرخص وتفضيل التكمس فى العمالة الموجودة فى الأجهزة الحكومية وإعادة النظر فى الأنظمة المالية للترقية فمنح تحتاج إلى أشخاص تتوافر لديهم مهارات الإدارة السليمة والأسواق المالية والبورصات وهذا يتطلب تشجيع التعليم الفنى والصناعى والتجارى والزراعى وعدم ربط أنظمة التعليم بدرجة وعدم ربط الخريجين باحتياجات القوى العاملة فى الدولة وترك ذلك لقوى السوق بالإضافة إلى استخدام الحوافز والعقوبات كمدخل لتقليل النمو السكانى.

وأضافت أن الخصخصة لا يمكن أن تعيش فى بيئة بدأت تسود فيها قيم التحاليل والمصوبية فهى تحتاج إلى بيئة تدعم الانتاجية والكفاءة وأن يقاء من يعمل أفضل وليس من يتحالي أكثر ويجب غرس قيم العمل الشاق والانضباط الذاتى

نماذج

الخصخصة

نماذج

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	الديمقراطية : مصر للطيران ليست للبيع	كفاح احمد	العالم اليوم	٢٧٦٣	٢٠٠٠/٢/٢٤	٣

الموضوع الرئيسى :	الموضوع الفرعى :	المصنف :
الموضوع الرئيسى :	الموضوع الفرعى :	المصنف :
الموضوع الرئيسى :	الموضوع الفرعى :	المصنف :
الموضوع الرئيسى :	الموضوع الفرعى :	المصنف :

الدميرى: مصر للطيران ليست للبيع

❖ لا تفكير فى إنشاء مطار جديد بالعاصمة
لأنه يتكلف 40 مليار جنيه

❖ مناقصة عالمية لتوسعة مطار القاهرة
بعد استقلاال هيئة الميناء

❖ حسم الخلاف مع شركات الطيران الأجنبية
حول ضريبة الخدمات الأرضية

فى بداية حديثه جند الوزير
تأكيد أن مؤسسة مصر الطيران أن
تم خصصتها، وأن طرحها
للاستثمار الخاص هو أمر غير
مقبول على الإطلاق.. وشدد قائلا
أن بيع رأسمال وطيرى.
وقال وزير النقل فى لقائه مع
مكالم اليوم أن مصر للطيران
مؤسسة ذات طبيعة خاصة وهي
مستقلة بالفعل عن ميزانية الدولة
والك فأنها ليست بحاجة إلى قرار
مائل لا سيصغر بشأن مؤسسة
الطيران الذى وميزة مطار القاهرة
الجوى بتحويلها إلى وحدتين

التصليتين مستقلتين ضمن خطة
الوزارة لتطوير الطيران فى مصر
والتي تستهدف تطوير الودينتين
لتمتلا بأسلوب يتناسب مع متطلبات
التقدم للتسارع فى مجال النقل
الجوى حاليا وتقنيات الحديثة.

❑ كلف - كلف أصح:

أكد الدكتور إبراهيم الدميرى
وزير النقل أن مؤسسة مصر
للطيران ليست للبيع ولن تتم
خصصتها، وكلمة من قرار
تحويل هيئة ميناء القاهرة
الجوى لوحدة اقتصادية مستقلة
يتبعه قرار مماثل لجهة الطيران
للتنشيط.
ونفى الوزير فى حديث شامل لـ
«العالم اليوم» وجود خلافات بين
وزارة النقل وشركات الطيران، أو
التفكير فى إنشاء مطار جديد
بالقاهرة، كما حسم الخلاف الدائر
مع شركات الطيران الأجنبية حيث
أيد تسعيرها الرسوم الخصومات
الأرضية لشركتى مصر للطيران
والنصرية لخدمات الطيران وفى ما
يطلق عليه وضريبة مطار.

الموضوع الرئيسي :	المحكمة	اسم كاتب المقال :	كفاح احمد
الموضوع الفرعي :	مناذج	رقم العدد :	٢٧٦٣
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٢٤

وأشار إلى أن وزارة العدل انتهت من صياغة القرار الخاص بهيئة ميناء القاهرة للجوى بهذا الشأن وسيصدر قريباً، وما زال قرار هيئة الطيران المدني تحت الإعداد.

مصر للطيران حاليا هو إعادة تنظيمها باخليا بعد ان بلغت من نمو وحجم النشاط قدرا كبيرا. وهو اجراء يستهدف زيادة كفاءتها او امكاناتها التنافسية في أسواق النقل الجوي.

ولم يشأ د. إبراهيم النسييرى أن ينشأ أو يؤكد له عالم اليوم، أمر تحويل مصر للطيران إلى شركة قابضة وتسييم أنشطتها المختلفة إلى شركات تابعة، وهو الاتجاه الذى ترسخ لدى دوائر الطيران فى مصر

خلال الأيام اللطيفة. وقال
تلاميذى أن هناك مدة يملك فيها
يخلق بكيفية إعادة تنظيم وترتيب
مصر للطران تجرى درستها
لتحديد انضالها وما يضمن منها
تحقيق مصلحة مصر للطران
والسالمين فيها ومصلحة مصر
كذلك. وأنا يمكن حاليا تحديد نوعية
التنظيم الذى سيتم بالفعل ونتناجيه
من التهيئة السليمة.

وأضاف أنه حتى إذا كان من
المراد تجزئة أنشطة مصر للطيران

إلى شركات، من القاتنين عليها
والساملين فيها م أولى باكرها
ربطها بينا من الطاع العامي
وحول إنشاء شركات تولي اءوة
وتكشيل الطارات الخلدية - غير
طار القامة - رآتي تبة هبة
الطزان لاني بعد تحويلها إلى مبة
اقتصاديا للمصري اءة اءة
النقل ان قرر شينا بخص اءة
استالاه وسكين لاهية ان تتخذ
ما تون اءة يسق مصالحه
وطبيعة الحال لها ان تتطاع إلى

زيادة إيراداتها وإن تضع لنفسها
الوسائل المختلفة التي توفر لها ذلك.
من جهة أخرى، أكد وزير النقل
أنه لن يكون في السفارة مطار ثانٍ،
ناتفاً ما تزد من دراسات تجرى
لإنشاء مطار جديد في موقع قريب
من العاصمة ليخفف الضغط على
مطار القاهرة الدولي. وقال إن
مصرية الدولة يصبغ أن تتحمل
مطاراً جديداً يطلب تمويله مبالغاً
يصل إلى 40 مليار جنيه، وأضاف
أن ما سيجري هو توسعات في

تلك القارة الغنية بشبائها من نازك
والركاب ومنعك والفرار والفرار وهذا
تلتفت لإسرائيل العاصمة بهذا
الفرار والفرار في مناقشة
البلية العربية. لا بد من تقرير
استقلال دولة عربية قائمة على
العدالة والعدالة بين
شركات الطيران الأجنبية وبين
الشركة لخدمات الطيران
ومصر. الطيران على رسوم
مساوية على شركات مصر وشركتها
الخارجية على تلك الشركات
فإنها ليست الشركات الأجنبية.
ويطرحها إسرائيل الأجنبية.
حسم بإقرارهم القوي موقف
مؤازرة لنقل من تلك الشركات
مركزاً عن الرسوم التي تقاضاها
الشركات الأجنبية في أجرام
صحة. إن ذلك كان في أسلوب
تخصيص ذلك الرسوم وتخصيصها
ضريبة مطار، وتخصيص جميع
في مصافاة إسرائيل الشركات
الأجنبية.

وأضافه أن الوزارة خضعت في نهاية ديسمبر الماضي للزعماء المستعجلة على المساعدة الإنسانية للطلبة، ومصر الطلبة، كمثال استغلالها الحظوظ المصرية في ممارسة نشاط تقديم الخدمات الأرضية للطلبة إلى 5٪ من إيرادات هذا النشاط في حمار القاهرة و77٪ في الطلقات الأخرى. وتجرى حاليا دراسة تقضيها مبدئيا.

وفي النهاية لقائه مع «العالم» (اليم)، نفي لغيره المسمى «البحر» وجود خلافات بين وزارة الميناء وبين بعض قيادات الطيران فيما يتعلق بسياسات تطوير المطار الجوي، وانه ان تتعاونت احدى يديه وليس جميع القيادات كصديق عمل ولحمه وان اى اتجاه اى سياسة جديدة سيتم وضعها بالتشاور مع كل قيادات الطيران. واى مشاكرى في وضع خطط لتطوير لا يمكن اذعان معارضته لها بعد ذلك.

فی مصر : عام

الخصخصة

في مصر : عام

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	لا للخصخصة التي	سيد احمد سعدون	الاحبار	١٤٩٦٨	٢٠٠٠/٤/١٩	٥
٢	تسرية الديون والمعاشر المبكر في مقدمة إنجازات برنامج الخصخصة	شواق محمد	العالم اليوم	٢٨٥٦	٢٠٠٠/٦/٨	٦
٣	٤ ملاحظات امريكية على الخصخصة المصرية	مجدى عبيد	العالم اليوم	٢٨٥٥	٢٠٠٠/٦/١٢	٨
٤	ربعة تحديات تواجه الخصخصة	انور حناطر	العالم اليوم	٢٨٦١	٢٠٠٠/٦/٢٤	١٣

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	سيد احمد سعدون
الموضوع الفرعي :	عام	رقم العدد :	١٤٩٦٨
المصدر :	الاخبار	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٤/١٩

١.١. للخصخصة التي .. تزيد المعاناة

الشركة لم تمتد قدامها في ظل تارو لها الحالية على اطلاقها واحلالها على مستوى ما سوف تاتيها اثرها عليها على مستوى الخدمة بينما الاسكندرية ابدأ استمر الحال في ما هو عليه

ثانياً صموم قرار وزير للتقريب رقم ٢٠ لسنة ١٩٩٨ بالتقريب لعدد ١٠ شركة قطاع خاص ذراول تشبه الاسكندرية والتقسيم بين القطاعين العام والخاص بما تلاه الحد الاقصى للمعدات المتروكة عليها بهذا القرار وكذلك عدم اقتزاسها باقتالها وتحويل عمالة موزين عليها رقم تزام هيئة حينا الاسكندرية بملهمها رقم لتوزيع اوصاعهم. ويحسب هذا ان هذه الشركات بوضعها افران عبارة عن كتيبات صغيرة ان تشك من اقتناء معدات عملاقة متطورة تصيب طائفة انتهية جيدة رفق ما حارب بعضكم ثمة مستحقا على اقتناصها سدود الخدمة

بينما الاسكندرية والتقريب والتقريب على سعة ميناء الاسكندرية عاليا

وإذا كانت هذه المشكة معروفة تماما لكل من وزارة قطاع الأعمال ووزارة النقل منذ أكثر من عام واعتراض السيد/ فخر قطاع الأعمال بذلك عند مناقشة طلب الامانة للقدم من السيد/ يحيى يحيى ابو ستيت مجلس لشعب خلال شهر يناير عام ٢٠٠٠ والورد الذي لم يتم سياجته على نفسه اتمام المجلس للورد جعل هذه المشكة خلال أيام. لاسيتي استأجل - بعد مضي شهرين على وعد السيد الوزير بمل هذه المشكة خلال أيام - لن المجلسانية ولم يرد السيد الأستاذة - لوزراء اسام مجلس الشعب أصبحت صرود كلام أي كما نقول نحن وكلام جريده

اننى اطالب الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء ومهندسي الخصخصة في مصر ان يصعد قراره لحل مشكة عمال الشركة الحربية للشحن والتفريغ وذلك بخرجه الذي عامل بنظام الملائن اليك حتى لا تطل فترة محائلتهم أكثر من ذلك وعلى ان يتم ذلك بتحويل من مستحق اعادة الهيكلة وليس هناك دليل لهذا الاجراء الذي يهني مشكة العمال من جهة ومن جهة اخرى يساعد الشركة على ان تستعيد توازنها وتستمكن من تجديد واحلال معداتها بصورة تدمر الخدمة للباقيين بهذا البلاء المروق حافلا على سمعة مصر عاليا إذ أنها الشركة الوحيدة القائمة على أداء هذه المهمة بما لديها من عمالة ماهرة ومعدات متطورة واعتبارها لها لى الخصخصة كانت تدمر نشاط الشحن والتفريغ رجعا بالقرار وصورة مشرفة

منها لأن الشركة الحربية للشحن والتفريغ تعتمد على نفسها في شراء وتجديد واحلال معداتها وصرف رواتب العاملين بها وموافاتهم بالبالغ مديدا لرمدة الاسكندرية ومعدات عامل وتحقق في البداية لفتها بمود على الدولة وعلى العاملين بها وقد بالغ هذا الاقتضى خلال عامي ٩٧ و ١٩٩٨ أكثر من عشرة مليون جنيه

بجانب تم خصخصة هذه الشركة عام ١٩٩٩ تموات من شركة تابعة إلى شركة خاصة ولقد ارفقت اسباب فشل خصخصة هذه الشركة في ملفنا للشحن في هذا الاكثار بتسليم ٢٠٠٠/٢/٢٠

ولاحظة لنا لتكرار ما سبق ان لماناه

وما يعنينا هذا ان نوضح اهم الآثار السلبية التي ترتبت على التحويل الفاشلة لخصخصة هذه الشركة والتي اثرت على عمالة هذه الشركة وعلى سمعة ميناء الاسكندرية وذلك على النحو التالي:

اولاً: زيادة لعدم اليك لتجهيز وجوه عمالة زائدة بهذه الشركة تصل إلى لى عامل تحمل الشركة ليوهم اعدم وجود مراد مالية تكن الشركة من اخراجهم بنظام المعاش اليك. هذا فخصلا عن انخفاص دخول العاملين بها بالبالغ هدم ١٥٠٠ عامل واثرت ذلك على اسود وهو الأمر الذي يشكل تلبا مرواثة قد تخرج في أي لحظة إذا طالت فترة معالاة لتسليمهم على الخروج من هذا الاكثار الذي لا يلب لهم فيه

هذا من جهة ومن جهة اخرى فإن هذه

بداية فيما نوضح اننا لمانا من عيدة اصناع القطاع العام ولما ضد الخصخصة التي ترمي اليك الاجتماعي وتزيف تزييف الخصخصة بشركات قطاع الأعمال التي يتم خصصتها وتتبع لرس عمل جديدة للشباب ولكتنا في نفس الوقت لمانا من سلة البطالة وكما في الزلة الذين يطالبون بزمون عمال على بطالة لكل عمل تقوم به الحكومة حتى وار كان هذا العمل يلقى إلى زيادة معاناة معدي الفشل ويضر بسمعة مصر على المستوى العالمي

كانت هذه مشكلة ضرورية ليد منها حتى لا يفرغ علما للمواطنين من امالة مدياس الدولة للتفريغ في الكثير من موانئ صنع واصدار القرار بمشالات يتركون لسياسات ومطالون لى ليس بالاسكان ايرد ما كان ويخبرونا زدا بالرة والقوة إلى البراء

وإذا كنا نعتري ان الحكومة خلست مرحلة التحول الاقتصادي وروادها الخصخصة والتدوير نهجت في راف تزييف الخصخصة في العديد من الشركات التي تم خصصتها لمانا ليد ان نعتري ان هناك تجارب فاشلة لخصخصة بعض الشركات من بينها شركة الحربية للشحن والتفريغ بينما الاسكندرية - وهي كما نعلم إحدى شركات الخدمات التي انتج سلة اكلها تزيى خدمة منها في ذلك مثل كمال كمال

وإذا كانت هيئة النقل العام تدمرها الزيادة سنويا ببالغ طائلة لى لتستطيع لتجديد بديروا في أداء الخدمة المطلوبة

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	شواق محمد
الموضوع الفرعى :	ل مصر : عام	رقم العدد :	٢٨٥٦
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٨

أكدتها دراسة اقتصادية حديثة

تسوية الديون والمعاش المبكر فى مقدمة إيجابيات برنامج الخصخصة

□ كتب - شواق محمد:

بعد مرور ما يقرب من 8 سنوات على بدء برنامج الخصخصة رحبت دراسة اقتصادية حديثة الجوانب الإيجابية والسلبية فى البرنامج حيث أشارت إلى أن تسوية الديون والتصنيفات المالية التى لشدت بائعازات البرنامج تعد فى مقدمة الجوانب الإيجابية لبرنامج الخصخصة.

وأوضحت الدراسة أن هناك عدة أفرص يمكن استغلالها فى المستقبل من أهمها البدء فى خصخصة قطاعات شسمة مثل البنوك والمرافق وطرح أسهمها فى البورصة حتى يعود الانتعاش إليها فى ظل حالات الركود وموجات الجوع التى تمر بها البورصة.

نقاط القوة

وأشارت الدراسة التى أعدها محمد حسونة خبير التقييم والتحليل المالى بوزارة قطاع الأعمال العام إلى أن نقاط القوة فى البرنامج تتمثل فى تحسين عقود البيع للمستثمرين بنوداً مهمة تتعلق بالمطاف على المساواة وتنفيذ استشارات معينة فى التطوير وعدم تغيير النشاط لتجنب المخاطر المستقبلية.

وأوضحت أن مؤسسة مستاندرد أند بورده العالمية أشارت فى تصنيفها للمخاطر الاستثمارى فى مصر إلى أنه جانب للاستثمار إضافة إلى عدة تقارير أخرى مثل تقرير صندوق النقد مايو 1998 وتقرير البنك الدولى يناير 1999 مشيرة إلى أن نقاط القوة تتضمن أيضاً عدم القيام بعمليات هيكلية غير مدروسة لا ينتج عنها تآكل مالى فى الأمان والشجاع حتى الآن فى سمويات الديون ونظام المعاش المبكر الاختجارية خاصة فى ظل الموارد المحدودة.

كما أشارت الدراسة إلى أن من نقاط القوة التى تحسب للبرنامج اقتبال 20 مؤسسة وبنك استثمارى على سواه من خلال مجموعات أو كيانات مشتركة أو مسئلة على التقدم للقيام بالخصخصة للمروجين

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	شواق محمد
الموضوع الفرعي :	في مصر : عام	رقم العدد :	٢٨٥٦
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٨

وشامني الاكتتاب ولا تزال الفرص سانحة لاستغلال موارد تلك المؤسسات لدفع عجلة البرنامج وأوصحت الدراسة عدم التصاق المسؤولين عن البرنامج وتركيز الجهود على أعداد البنية الأساسية التي تكفل نجاح البرنامج واستقراره ووجود اللجنة الوزارية المتابعة برنامج الخصخصة ممثلة في أكثر من 15 وزيرا مما يجعلها جهة عليا موقوتة بها وما يؤدي إلى سهولة عملية الحصول على الموافقات من أكثر من جهة مشيرة إلى وجود تجاوزات وإسفة لجهات متعددة من صناديق

وشركات مسيطرة وليس سال مغاير ومقاصد بلخت 204 شركات لديها خبرات مكتسبة من السوق المصري وموارد بشرية تنمو بمرور الوقت خاصة في ظل اتساع نطاق الخصخصة ليشمل قطاعات كبرى مثل الاتصالات وغيرها. أما فيما يتعلق بنقاط الضعف والتواخس التي يجب العمل على تلويرها فقد اشارت الدراسة إلى وجود أكثر من جهة تدلي بصريحات عديدة ومتضاربة لها علاقة ونتيجة بيع الشركات مما يؤثر سلبا على السوق في بعض الأحيان. كذلك ضرورة العمل على

وجود نظرة أشمل وأعم لعملية التقييم خاصة فيما يتعلق بالشركات ضعيفة الربحية أو الخاسرة حيث تعيق الخصخصة السوية نظرا لحقيقتا لاموال الدولة وبالتالي من الممكن تطبيق بعض الرقعة في السهم الأساسي والادنى المحدد في التقييم لتلك الشركات عند ثلثي عروض المستثمرين وهناك بعض المؤشرات على وجود قدر من المرونة ظهرت في بعض عمليات بيع المستثمرين مؤخرا خاصة بعد تعديل المادة 26 من اللائحة التنفيذية للقانون 203.

وأوصحت ضرورة الأخذ في الاعتبار أن عملية الاستعانة بروجين عالميين سلاح ذو حدين وذلك في حالة إعطاء انطباع سلبى غير حقيقى عن شفافية البرنامج ومرونة القائمين عليه لذلك يجب تشريك أسلوب التعامل مع الروجين بين المسؤولين المعنيين بشكل مكثف وسريع من خلال لقاءات مشتركة مشيرة إلى أنه يجب حياكة اعداد عدد من اللقاءات بين الروجين والشركات اعداد عدد من اللقاءات بين تحسين الكوادر التي تجلبها جهات المونة لتقديم الدعم الفني والتدريب لقطاع الأعمال العام. ضرورة العمل بشكل سريع على تطوير نماذج القوائم المالية لتتوكل مع الممارس والاعراف الدوائية ولا يقتصر الأمر على محركات تطوير واعداد نماذج جديدة وإنما لابد من التعويل بها وبكيفية اعدادها للقائمين عليها

اشارت الدراسة إلى أنه من الممكن أن تجسد المؤسسات المالية التي ستمثل في الترويج للشركات قمرها كبيرة من ناحية الوصول بالبحر البرنامج المصري إلى قوى ليست على دراية به وبالمشاكل المستعصية بما يخدم عملية جلب التكنولوجيا الحديثة وأيجاد فرص عمل حقيقية وتنمية الصادرات في ظل دور اكبر للقطاع الخاص الوطني. ووجود اهتمام جهات المونة الدوائية بتوفير التمويل اللازم للخصخصة خاصة من خلال دعم الفنى

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عبيد
الموضوع الفرعى :	في مصر: عام	رقم العدد :	٢٨٥٥
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

4 ملاحظات

أمريكية... على الخصخصة المصرية

■ مجدى عبيد ■

أكتملت الصورة النهائية لمشروع الخصخصة الأمريكى وانتهت عملية وضع الأليات التى ستقود المشروع. وعلى ما يبدو لم تكن عملية الولاية سهلة. إذ احتاجت إلى مدلولات ومناقشات استغرقت اشهرًا عديدة. فى نهاية المطاف، أصبح المشروع قائما. ولكن تحوّل الكثير من الشكوك حول إمكانية أن يحقق أهدافه...

فى نهاية الأسبوع الماضى، جرى إعلان للجهات الفائزة بهذا مشروع الخصخصة الأمريكى. والمعروف باسم «المشاركة من أجل التنافسية» ويخالف ما جرى عليه العمل فى السابق.

حيث كان يتم إرسال المشروع إلى شركة واحدة. أو بالأحرى كونسورتيوم يضم شركات متعددة. وتقود شركة واحدة. تتسلم عقد المشروع. عدة شركات ومؤسسات. وهى شركة برايس ووتر هاوس الأمريكية ومكتب فريد منصور وشركة المستشار الاقتصادى وهى الشركة الرئيسية التى تتولى EFA أعمال التنسيق بين الشركات المعنية وشركة DAI وشركة IFTCI ومكتب باكر وماكنزى وحلى حصة البنك للتجارى الدولى ومكتب حسن حسين.

قبل إعلان هؤلاء الفائزين وبفترة ليست قصيرة رسا جزء من العقد على شركة أمريكية وهى شركة كارانا بموجبه تقوم الشركة المذكورة بإعداد الدراسات حول

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عبيد
الموضوع الفرعى :	في مصر عام	رقم العدد :	٢٨٥٥
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

قضايا الخصخصة والمشاكل التي تواجهها
فصلاً عن اعداد تقارير لمتابعة تطورات
الخصخصة في العديد من الوزارات
والهيئات الحكومية وتنظيم الندوات
وورش العمل لمناقشة قضايا الخصخصة.
ومؤخراً قامت شركة كارثا بتنظيم
ندوة حول تقييم اصول شركات التأمين
وتلك بناء على طلب وزارة الاقتصاد
بهدف ايجاد الوعي لدى العاملين في
صناعة التأمين بوسائل تقديم شركات
التأمين، وتقديم اجوبة على التساؤلات
المطروحة في هذا المجال.

40 مليون دولار

ويعتبر مشروع المشاركة من أجل
التنافسية، مجرد حلقة في سلسلة
مشروعات متعددة تعود بدايتها إلى فترة
الثمانينيات حيث كان يتم تنظيم الندوات
ورش العمل واللقاءات الدراسية. وذلك
بهدف ايجاد الوعي بالخصخصة وتلا ذلك
البدء بأول مشروع للخصخصة في عام
1990 وقد رسا هذا المشروع على شركة
هيكث، ثم تكرر نفس المشروع حيث رسا
عطاؤه في عام 1995 على شركة داتش
أندرسون... في التقرير الأخير الصادر
من هيئة للجنة الأمريكية ترجد اشارة إلى

ان ميزانية مشروع للمشاركة من أجل
التنافسية تبلغ 40 مليون دولار، كما
يوضح التقرير مجالات عمل المشروع بأنها
تشمل التالي:

أولاً: دعم برنامج الخصخصة المصري
بما في ذلك الشركات المملوكة للدولة
والشركات المساهمة والبنوك والمؤسسات
واصول أخرى

ثانياً: دعم وتوسيع الانشطة الهادفة
إلى زيادة الوعي العام بجدوى وأهمية
الخصخصة

ثالثاً: تطوير لوائح التشريعية في
الأجهزة والمؤسسات الحكومية التي يتم
خصخصتها علاوة على المؤسسات المالية
وشركات القطاع الخاص.

رابعاً: التنسيق بين برامج الخصخصة
في القطاعات والهيئات والوزارات المختلفة
كالإتصالات والطاقة والزراعة والصرف
الصحي والبيئة.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدي عبيد
الموضوع الفرعي :	ل مصر: عام	رقم العدد :	٢٨٥٥
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

المشروع الأخير

المشروع ان يتم تنفيذ وتحقيق هذه الاهداف في عامين أو ثلاثة على أقصى تقدير إذ يذكر التقرير الخاص باستراتيجية المعونة الأمريكية حتى عام 2009، انه بنهاية السنة التالية لعام 2004 تتوقع

المعونة الأمريكية حدوث تقدم في خصخصة الشركات المملوكة للدولة، ومن ثم، يتركز التخطيط على التحرك نحو عدم تقديم دعم مباشر للخصخصة وذلك مع تحقيق الحكومة لاهدافها في هذا المجال. ما يتطوّر عليه هذا التقييم من معنى، هو ان مشروع الشراكة من أجل التنافسية، ربما يعد المشروع الأخير الذي تصممه المعونة الأمريكية لدعم برنامج الخصخصة المصري، أسبيني، أولهما: ان المساعدات الأمريكية ذاتها ستتقلص في الفترة القادمة، ثانيهما: ان الدعم الأمريكي للخصخصة سوف يأخذ اشكالاً أخرى وليس تلك المتعارف عليها.

وإل السؤال المطروح الآن، هل سيتمكن الفائزون بمشروع الخصخصة الأمريكي من تحقيق الاهداف المرسومة لهم؟ بالطبع يوجد الكثير من المؤشرات التي تحققت في فترة التسعينيات في مجال الخصخصة ويصود جزء كبير من هذا النجاح إلى الدعم الذي قدمته الهيئات الدولية، وفي مستجمتها هيئة المعونة الأمريكية.

لكن الصورة العامة للخصخصة ليست مشجعة في جميع جوانبها، فمازال هناك الكثير من الشركات التي مازالت تتبع

النطاق العام، علاوة على تباطؤ إيقاع الخصخصة.

4 ملاحظات

يرصد التقرير الأخير المصادر عن وحدة دعم الخصخصة الكثير من الجوانب والبيانات التي يوجد فيها الكثير من اللوثات وأوجه القصور. أولاً: التحرك البطيء في خصخصة البنوك للشركة وشركات التأمين، ثانياً: تراجع وزارة قطاع الأعمال للعديد من المشاكل في مجال تقييم الشركات المطروحة للبيع. ثالثاً: لم يتم رصد أي أنشطة جديدة للخصخصة في مجال النقل البحري خلال الربع الأخير من عام 1999.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عيد
الموضوع الفرعى :	فى مصر: عام	رقم العدد :	٢٨٥٥
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

وأبداً، لم يتم رصد أنشطة فعلية فى مجال خصخصة شركات التجارة الداخلية خلال الربع الأخير من عام 1999. وتشير للظواهر المتواضعة إلى أن الخبرات السابقة لمشاريع الخصخصة الأمريكية لم تكن جيدة. إذ اضطرت تلك المشاريع بالعديد من العقبات:

أولاً: ظهور خلافات بين مشاريع الخصخصة الأمريكية والمستثمرين المصريين حول انساب الطرق فى تقييم

الشركات المطروحة للبيع.. فبينما يحدد الأمريكان - والكلام على لسان مسئول اقتصادى مصرى - الاستناد فى تقييم الشركات إلى القيمة السوقية حيث يحدد السوق قيمة الشركات المطروحة للخصخصة فإن الجانب المصرى يحدد قيمة مختلفة للشركات تعتبر فى نظر الجانب الأمريكى لا تعكس قيمتها السوقية ومن ثم اضطد مشروع الخصخصة الأمريكى السابق والذي كانت تقوم به شركة وارث اندرسون بهذه العقبة وما ولد أجيالاً لديها.

ثانياً: يقف مشروع الخصخصة الأمريكى، عند نقطة تأهيل الشركات للبيع، وبعد ذلك، تدخل الشركة - على حد قول المسئول الاقتصادى المصرى - فى دائرة مغروقة من الهيئات واللجان والشركات، لكن تنفذ عملية البيع مما يؤدى إلى إبطاء أمد بيع الشركة.

ثالثاً: وجود مشاكل إدارية فى الشركات المطروحة للبيع تعود إلى فترة الانفلاق الاقتصادى، وتقف تلك الإدارات عنة أمام تنفيذ برنامج الخصخصة، وفى هذا الإطار يقول المسئول الاقتصادى المصرى أن الجانب الأمريكى يصر على تغيير إدارة الشركات وأنه من المفروض

أن يؤدى العمل بأسلوب عقود الإدارة إلى زيادة كفاءة الشركة ولكن ينبغي ألا يتجاوز ذلك فترة عامين ثم تطرح الشركة للبيع ولا تتخذ عقود الإدارة كمبرر لعدم الخصخصة.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عيد
الموضوع الفرعى :	في مصر: عام	رقم العدد :	٢٨٥٥
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

مشاكل سياسية

وأياً: الطابع السياسى لبعض مشاكل الخصخصة حيث ان بعض المسؤولين في وزارة قطاع الأعمال يدركون أهمية العمل بوسائل جديدة في مجال تقييم الشركات المطروحة للبيع ولكنهم - حسب ذكر المسئول الاقتصادى المصرى - يخشون من النضول في خلافات مع إيمان الخصخصة إذا هم باعوا بقيمة أقل من القيمة الموضوعية من قبل لجنة الخصخصة.

خامساً: أغلب الشركات الموجودة في برنامج الخصخصة شركات تعاني من مشاكل مالية وإدارية وبالتالي فهي غير صالحة للطرح العام في البورصة وحول هذه النقطة تبرز خلافات - على حد قول المسئول الاقتصادى المصرى - بين الجانبين الأمريكى والمصرى حيث يرى الجانب الأمريكى أنه من الأفضل بيع الشركات سواء أكانت رابحة أو خاسرة

أى يبيعها على حالتها بدون أن تجري لها عملية إعادة هيكلة اعتماداً على قيمتها السوقية في الجانب المقابل. يشدد الجانب المصرى على ضرورة إعادة هيكلة هذه الشركات لكي تزيد قيمتها عند طرحها للبيع.

مطلوب وقت

من المصور ان هذه المشاكل لا تخص مشاريع الخصخصة الأمريكية فحسب وإنما كذلك الخصخصة بشكل عام وهى تقريباً نفس المشاكل التى يعاني منها مشروع الخصخصة الأوروبى والمفترض أن تكون هناك وقفة جادة مع الذات بالاجابة على تساؤل جوهرى هل نحن جاهزون في الخصخصة أم لا ؟ فلماذا كنا جادين؟ نقف هناك معنى لاهدال موارثنا الاقتصادية التى هي في الاصل شحيحة في دائرة مفسفرة من الاجراءات البيروقراطية التى لا تنتهى تحت مبرر ان هذه اسوال مساعداة. ولاضرر في استخدامهما بشكل غير كفوء، حيث بالامكان توظيف هذه الاسوال في برامج اخرى تعود بفائدة أكبر على المواطن المصرى. ونعلن صراحة: انتهاء برنامج الخصخصة حتى نروح ونستريح، إذ أنه من المرجح أن يدخل مشروع المشاركة من أجل التنافسية في نقل مظلم من أن يحقق الاهداف المحددة له. ويأتى عام 2002 ونحن نتحدث عن نفس المشاكل التى تحدثنا عنها في التسمينات؟

الموضوع الرئيسى : اخصخصة	اسم كاتب المقال : انور خاطر
الموضوع الفرعى : فى مصر : عام	رقم العدد : ٢٨٦١
المصدر : العالم اليوم	تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/٦/٢٤

دراسة اقتصادية تكشف:

أربعة تحديات تواجه الخصخصة!

مضطرب من الخصخصة

قدم البرلمان بالخصخصة

نصفها من البطالة

□ كتب - أنور خاطر:

كشفت دراسة اقتصادية حديثة عن أهم التحديات التي تواجه الخصخصة ومن أبرزها مشكلات البطالة وعدم توافر الآلة القادرة على فهم احتياجات المشروع بالإضافة إلى غياب سوق للمال النشط الذي يستوعب ما يطرح من أسهم فضلا عن انخفاض متوسط دخل الفرد في مصر حتى يتمكن من تشكيل قوى شرائية قادرة على لشراء الأسواق.

وبإضافة البهاثة الدكتور سوزان أحمد أبودية استاذ الاجتماع الصناعي بجامعة حلوان أن الخصخصة بحدود ما لها من إيجابيات لها سلبيات نتيجة حدوث اختلالات هيكلية تؤدي إلى تدنى الدخل الحقيقي للأفراد وارتفاع أسعار وإثمان السلع والخدمات واتساع نطاق البطالة في المجتمع وانتهاء مسالمة محدودى الدخل

- واتساع الفجوات في الدخل ،
- والشح والندرة واتساع نطاق الفقر والجهل والمرض ،
- وانتهيار القيم وتزوق النسيج الاجتماعي وأهم العقبات هي مشكلة تسريح العمال.
- وأشارت إلى أن هناك عدة حلول ومقترحات لمواجهة هذه العقبات، فالدولة بدأت بتوجيهها للخصخصة تدريجيا منذ أكثر من عقد سنوات حتى يستوعبها

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	انور خاطر
الموضوع الفرعي :	في مصر: عام	رقم العدد :	٢٨٦١
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٢٤

الوطنون ويمسكون نتيجتها بانفسهم رغم الاموات
المشدة التي تؤكد بأن الخصخصة سخفا الاستثناء
من العمال ومعناها الجور لك ومزيد من البطالة الا انها
في حقيقتها اصلاح وانقاذ للاصول الانتاجية لمصر
وايضا لصالح المجتمع في ضوء ان الغالبية العظمى من
الاستثمارات شكل ميونا فلاد من التوسع في
المشروعات الخاصة الصغيرة عن طريق الصندوق
الاجتماعي للتنمية وحل مشكلة العمالة الزائدة وذلك من
خلال تشجيع هذه العمالة على إنشاء مشروعات صغيرة
من خلال القروض التي يقدمها الصندوق.

وترى الدكتور سوزان ابورية ان هناك اساليب
اخرى لملاح التاثيرات السلبية للخصخصة على العمالة
وتتمثل في الحوار البناء مع العاملين ومشاركتهم في
الملكية وشراء العاملين لادارة الشركة والتقليل من
النتائج العكسية على العاملين وتعميل الحكومة لتكاليف
العمالة الفائضة والموصول على التزام المستثمرين
بالاحتفاظ بالعمالة العالية والعمل على تشر ثقافة
القطاع الخاص بين العمال والتشويق العمال للشركة
المراد خصصتها واتخاذ التدابير التمويلية الاجتماعية
للعمال المسرحين.

وتؤكد ان الخصخصة في جزء من اصلاح متكامل
فلا يمكن النظر الى الشركة باعتبارها حلاجا لكل
المشاكل فهي جزء من العلاج فالبيئة الاقتصادية
اصبحت كالتوب الملهل لا ينفع معه التفرغ بل يحتاج
الى ثوب جديد يحتاج الى اعادة بناء لكل جوانبه فلا بد
من اصلاح وإن الحكومة كانت تهدف من تنفيذ برنامج
الخصخصة الى تشجيع المنافسة في القطاع
الاقتصادي.. ورفع شركات قطاع الاعمال للعمل في
سوق تنافسية مفتوحة والاستفادة من مبررات خبرات
القطاع الخاص في الادارة وتشجيع المواطنين على
المساهمة في التنمية الاقتصادية وبناء برنامجا من

خلال بيع حصص كاملة من بعض الشركات اى بنسبة
10٪ من رأس المال ومن هذه الشركات شركة بيبس
كولا - فندق مريديان - القاهرة - شركة كوكاكولا -
شركة الماربل للبشارية وذلك في شهر سبتمبر 1992
وفي عام 1993 وبالتحديد في شهر سبتمبر قامت
الحكومة المصرية ببيع حصة تبلغ 37٪ من رأس مال
البنك التجاري الدولي وتلا ذلك شركة مصر لمساندة
الكيمويات ثم بدأ برنامج الحكومة المصرية للخصخصة
من عام 1994 الى 1998 وفي عام 1997 تم بيع 47
شركة

مكتبة الأهرام للبحث العلمي

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	انور خاطر
الموضوع الفرعي :	في مصر: عام	رقم العدد :	٢٨٦١
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٢٤

ويبلغ عائد الخصخصة حتى 1997/7/30 حوالي 5.2 مليار جنيه تم تحويل نحو 2063 مليون جنيه منها الى حساب وزارة المالية واستخدم الباقي في تمويل برنامج اصلاح الهياكل المالية والعمالية في الشركات وفي عام 1998 قام برنامج الخصخصة على محورين اساسيين هما اصلاح الشركات حيث قامت الحكومة بتشييد برنامج شامل لتسوية مديونيات الشركات المتفطرة حيث تبلغ ديون 82 شركة للبنوك 12.5 مليار جنيه ويبلغ عدد البنوك الراشدة اكثر من 19 بنكا والثاني تمسكين كفاءة الادارة في الشركات التابعة حيث تسديت 2200 من المديدين من قيادات الادارة العليا والوسطى وتم تعليم شركات الغزل والنسيج والملابس الكيماوية بكوادر فنية ومالية جديدة لتجهيز شباب الادارة في هذا القطاع واضافت ان المشاكل التي تمشيخ تنفيذ البرنامج ان مصر لم تلتزم بتنفيذ قاعدة الملكية الخاصة بالسرعة التي تم الاتفاق مع الهيئات الدولية وخصوصا البنك الدولي وصندوق النقد الدولي على ضرورة تسريع الخصخصة وضرورة توسيع برنامج الخصخصة ليشمل قطاعات الخدمات العامة التي لم تشمل من قبل كالكهرباء والاتصالات السلكية واللاسلكية والبترول والمياه والتقليدين بينما وجهة النظر المصرية الرسمية الخطة تتلخص في ان عملية اصلاح الهيكلية تسير بوتيرة طبيعية مقبولة ولذا لاوضاع السوق المصري وقوى العرض والطلب منها وان سياسة الحكومة في مجال الخصخصة تقوم على التدرج في بيع المشاريع العامة ومراعاة المسئولية الاجتماعية وادراج عدم الجدوى الاقتصادية في طرح الاصول للبيع بفعلة واحدة مع الافادة من تجارب الآخرين .

ويؤكد ان اهم الاخطار من التركيز على الخصخصة هي من التركيز على الكفاءة الاقتصادية بوصفها الهدف النهائي وان المعنويات على التمسيد الاجتماعي والسياسي من اهم العوامل التي نفقت وتدفع الحكومة المصرية الى التسريع وعدم تسريع وتيرة الخصخصة فهي تخشى بشكل خاص اتساع نطاق البطالة وبلغها ايماءا خطيرة لمعدل البطالة السائد حاليا مرتفع جدا وتبلغ نسبتة 2٢ (نحو 3 ملايين عاطل عن العمل) والان في عام 2000 تفكر في خصخصة البنوك الا انها ان تقوم بذلك الا بعد التأكد من المساندة الشعبية لهذا القرار وازالة اللق لاى رجل الشارع لما لدى البنوك من أهمية اقتصادية.

من الناحية القانونية

الخصخصة
من الناحية القانونية

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	خصخصة بلا قانون : كيف ؟	الجزيرة	العالم اليوم	٢٨٤٦	٢٠٠٠/٦/٥	١٦

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الحرية
الموضوع الفرعي :	في مصر: من الناحية القانونية	رقم العدد :	٢٨٤٦
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٥

خصخصة بلا قانون .. كيف؟



محمد بكير

كيف مضى قطار الخصخصة كل هذه الساعات دون قانون يستند سؤال طرحناه على محمد بكير خبير الخصخصة بأحدى الشركات القابضة. الذي أكد أن هناك سلبيات كثيرة لمل اعطاهما ان نهاء الخصخصة الضخم بما ينطوي عليه من قيم تتعدى مئات المليارات جاءت كلها من مسخرات الشعب ومملوكة له مستوديا. قام بدون قانون ينظمه مستغلا تم في العديد من دول العالم التي سبقتنا في هذه التجربة. بل ترك تنظيم الامر لمجموعة القوانين السارية وكلها لا يقدم حولا كاملة لمشاكله الممارسة ولا يقدم الحماية الكافية ان يمارسون وصار اغلب الاعتماد على القانون 203 لسنة 91 الذي ينظم شركات قطاع الاتصال العام ويرسم طريقة وحدود عملها وليس بالبلع خصصتها. وقال بكير ان هذا القانون لم يقدم حولا لمشاكل الاجراءات والتقييم ولم يتعرض لسلطات القرار. وكلها أمور جوهرية لا يستقيم العمل بدون التحديد الدقيق لها. وأمل عدم التمسيد للاجراءات والسلطات واللجوء إلى منظومة قوانين علوية كان السبب في ان ساء مناخ الخوف الذي يد أعدى اعداء الخصخصة حيث انعكس ذلك في ظهور ائتلاف صامت على انتهاك الجانب الاخر في كل شيء ومنطق الجميع في ذلك هو لنا لا نعلم ما قد يجيء به القدر وايسأت هناك نصوص تقدم لنا الحماية إذا جاء يوم الحساب وقد انعكس هذا المنطق على ما يجري بدأ بمقالة لا مير لها في تقييم الشركات والاصول المراد خصصتها وبشكل يتنافى مع اصول التقييم الاقتصادي للمعارف عليه عالميا. وقد تم ذلك دون ان يحاسب احد على هذا الشطط لأن المادة التي تنص في امور التقييم في القانون 203 لم تكن موجودة أصلا لمصلحة عمليات الخصخصة ولكنها فقط تنظم تقييم المحصن العينية التي تدخل في تكوين رأس المال لهذه الشركات الخاصة لهذا القانون عند التأسيس وأضاف ان هذا بالطبع لم يسعف لهذا ليقول لغيره انه اضطلت أو صانك المصواب. بل جرت محاولات لتطويع النص وتفسيره في اللاحقة التفسيرية للقانون لاصلاح ملحق للرجوع في شططه وكان التقييم عن طريق لجنة الموضوع حالة بخلة إلى الجمعيات العمومية غير العادلة للشركات القابضة للنظر في تفضيل القيم بحسب ظروف الطرح وتثنائه.

وقال ان هذا الوضع أدى إلى وجود نص قانوني لدينا لا يسعف وتفسير يتجاوز حدود النص المراد تفسيره مقدما بذلك حلا بدلا لامر صار نهائيا في النص الاصيل كما ظهرت مسسات جديدة مثل اللجنة الوزارية للخصخصة واللجنة الرباعية وهي سلطات مستحددة تهدف إلى ايجاد حماية للقائمين على هذه العملية وكانت نتيجة ذلك مزيد من الاجراءات ومزيد من تضاعف الوقت وفقدان للصداقية لدى جمهور المستثمرين وعزوف معظمهم عن الشؤل أو التورط في عمليات لا يعلم مصيرها.

من الناحية الاقتصادية

الخصخصة من الناحية الاقتصادية

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	لقد: الخصخصة يقترب من منتصف الطريق	جمال شوقي	العالم اليوم	٢٧٥٤	٢٠٠٠/٢/١٤	١٧
٢	الحيثيات الاقتصادية (كـ)	كمال ديان	العالم اليوم	٢٧٧٤	٢٠٠٠/٣/٨	٢٠
٣	احبراء : الاسراع بالخصخصة يعالج مشكلة الموازنة	النور عفاطر	العالم اليوم	٢٨١٩	٢٠٠٠/٥/٤	٢٥
٤	ثلاثة محاذير للخصخصة	الجملة	الاهرام الاقتصادي	١٦٨٤	٢٠٠٠/٦/٣٠	٢٨

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	جمال خويلى
الموضوع الفرعى :	النز الخصخصة : الاقتصادية	رقم العدد :	٢٧٥٤
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/١٤

قطار الخصخصة يقترب من منتصف الطريق!

إلى أين وصلت الخصخصة منذ تولي حكومة د. عاطف عبيد الأمور في البلاد؟ هل تسارع قطارها؟ وهل أزيلت العقبات التي كانت تقف ضد تيارها الجارف؟ كم شركة تم بيعها.. ولن؟
«العالم اليوم الأسبوعي»، ترصد موقف الخصخصة حتى يوم الخميس الماضى..

□ 14 مليار جنيه.. حصيلة 8 سنوات

تصفية 27 شركة

□ بيع 37 فى البورصة

حصص بسيطة فى 6 شركات

□ نسبة 40% فى 10 شركات

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	جمال حوقى
الموضوع الفرعى :	اثر الخصخصة : الاقتصادية	رقم العدد :	٢٧٥٤
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/١٤

جمال شوقي – سامي أبو الغز

من نوفمبر وحتى فبراير الحالي تبلغ قيمته أكثر من 3 مليارات جنيه والتصدير 3 مليارات 400 ملايين جنيه وتداولت ضمن ما تبينه من شركات منذ بداية برنامج الخصخصة والذي حقق 6,5 مليار جنيه من البيع المستثمر الأستراليجي. أي أن قطاع الخصخصة حقق في 100 يوم لنجاح مائتين ما تم تحقيقه في 8 سنوات كاملة.

وهذه حقيقة توجب الشكوك منظار خطاب وزير قطاع الأعمال و تمسب خدش لما ما يحسب ضد برنامج الخصخصة فهو تجاليل الجمهور في عمليات البيع للشركات المستأثة التي تبينها.

أُسعدت برأيهو 1998 لم تخرج أسهم الشركات العامة للبيع للجمهور في البورصة، حيث كانت هناك مخاوف إقليمية التي بيع منها 14% فقط يبلغ 2 مليون جنيه مصفراً لمالكها. لكن كانت لهذه العملية أثرها الخاص، والتي انتهت ولم تُعد هناك أي مبررات مقبولة لاستمرار دالاتر الحكومة الصامت، تجاه الطرح في البورصة للجمهور حتى ولو ينسب محدة من أسهم الشركات الكبيرة التي تتصارع عليها كبرى الشركات الوطنية والعالمية.

وإذا كانت وزارة قطاع الأعمال قد بلغت 8 شركات في الـ 100 يوم الماضية قيمتها تزيد على 3 مليارات جنيه، فهناك أيضاً مساهمات أخرى لوحدها انتاجية عاجزة من الشركات.

فقد تم تأجير مصنع صباغة الخيوط التابع لشركة القاهرة للصباغة والتجهيز بمبلغ 1,7 مليون جنيه ومصنع صباغة الألياف التابع لنفس الشركة بمبلغ 370 ألف جنيه واستمير

■ بلغ قيمة ما تم بيعه من شركات عامة 14 ملياراً و 176 مليون جنيه شملت 134 شركة منها 91 شركة أصبحت تابعة تماماً للقطاع الخاص حيث بيع أكثر من نصفها وانتقل القرار بذلك للقطاع الخاص. وهذه الشركات تضم 37 شركة بيعت في البورصة و 24 بيعت استثمار استراتيجي و 30 شركة لاتحاد السامين.

أما الشركات التي يجري تصفيتها حالياً فتبلغ 27 شركة وهي أيضاً لم تند تأبف للقطاع العام يقفان إليها 16 شركة بيعت منها بسبب تقلص من النصف،

نختصر شديد من التجاوز إجراءات الخصخصة إلى 42٪ من إجمالي الشركات العامة، أي أن قطاع الخصخصة أوقف أن يبلغ منتصف الطريق بعد رحلة استمرت نحو 8 سنوات كاملة، ما بين بيع الكتل بيع أجزاء وتغيير شركات أو مملوكة

مكتوبة السيد

منذ جاءت حكومة السيد عبيد الله رزاق برياج
تولم ينفذ برنامجاً منظوماً لخفض الفجاءة من
نومبر ١٩٩٩ وحتى النقص من الفجاءة من
٧٧٪ من شركة اسمنت اسبويه مبلغ ١٠٨٠
مليون جنيه من اسمنت الاسكندرية
١٠٠٪ من ٦٥٣ مليون جنيه من ٧٠٪ من الفجاءة
الصناعية مبلغ ٦٦ مليون جنيه من ٧٠٪ من
المعادن الثقيلة مبلغ ٦١٤ مليون جنيه
١٠٠٪ من اسمنت طرة مبلغ ١٢١٢ مليون
جنيه و ١٠٠٪ من رخصتي الزاوية ١٠٠٪ من
١٥٣ مليون جنيه من ٣٠٪ من الاسكندرية
للوطين مبلغ ٣١٦ مليون ٢٨٪ من شركة
البلاستيك والكهرباء مبلغ ٩٣ مليون جنيه
والفجاءة الشركات التي يهيمن المستثمر
الاستراتيجي خلال ١٠٠ يوم فقط من التمر

جلال مبلغ 8 ملايين جنيه وتجري هذه الايام مفاوضات لتوقيع عقد تاجير مصنع نادلو التسابع للشركة الاسكندرية للحلويات والشيكلاته بمبلغ 8 ملايين جنيه.

وهذه اليرحات الانتاجية قيد الازالي في
معليات تقنيته، فالتقنية اقدم سبق لنا
وبالتحديد منذ 1995، بيع فنلق بشارتون
500 مليون جنيه وفنلق النلق عام
1997 بـ 8 ملايين جنيه مت تاجر مصل
الا فنلق والتسريع لشركة الفلق عام
1997 بـ 1 مليون - ومصل مصل
التابع لشركة اسك بملغ 2,5 مليون جنيه
ومصل مصل التلق التلق لشركة الفلق
1998 بـ 9 ملايين جنيه وبيع مصل
القطارات بملغ 25 مليون جنيه 1999
لشركة الكاباس التلق لشركة البلاستك
بملغ 6 ملايين جنيه ومصل كور الطمن
التابع لشركة الاسود بملغ 28 مليون جنيه
ولدت قسمة الاموال الانتاجية في بيعته
او مت تاجرهما 875 مليون جنيه حتى
الاسرع للتسلي.

التعليق

تواصل وزارة قطاع الأعمال عمليات تصفية 27 شركة من مئة الشركات التي تضم فنانكس والتركيبات الصناعية والسكان سايكس التجهيزات وسيروك الصناعية والمنشآت الانتاج المحلي والجرانيت الحصري وسط البلد الزراعي ووجه قبلي الزراعي وجنوب التصنيع الزراعي وفارسكو للأخشاب والغابات لمخازن الأعمال المصرفية والعمله للاسباب والسد العالي الزراعي والنخبه وغرب القناريه الزراعي والفلن التصنيعي والحاصلات والقاهرة للزيت وبولغاريا والاعمال

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	جمال شوقي
الموضوع الفرعي :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العدد :	٢٧٥٤
الصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/١٤

الهندسة بمبلغ مليون جنيه ثم مطلق شمال القاهرة عام 1995 بمبلغ 124 مليون جنيه.

البورصة

منذ عام 96 وحتى عام 1998 بيعت حصص كبيرة أو شركات بأكملها في البورصة وبمبلغ عددا 37 شركة غالبيتها تم بيعها عام 1996 وعددها 20 شركة ثم 13 شركة عام 1997 و4 شركات فقط عام 1998. وحقت هذه الشركات عائدا قدره 4,9 مليار جنيه وهذه الشركات هي مدينة نصر والمالية والصناعية والمتحدة للأسكان وأبو قير للأسمدة والنشا والجلوكوز وكفر الزيات للمبيدات ومصر للزيوت والصابون والتسريح لتجفيف الحاصلات والنيل للكرتريت ومطاحن وسط وغرب النشا والتعمير ومطاحن مصر العليا وتلي مصر والمصرية لطح الاقطان ومطاحن شرق النيل وأسمنت المصرية وبرتلاذ حلوان ومصر للأسواق الحرة والمصرية للفزل والنيل لطح الاقطان والقاهرة للأسكان والنوبارية للمبنة والهندسة الزراعية والمصعيد للمفارات وكابو وكهروميكيا وسيمر والجيعة للمقاولات والكابلات المصرية والبويات والمشروعات الصناعية والشمس للأسكان والمعمودية للمسابقات والاكندرية للفزل والتصنيع والزيوت المستخلص والنصر للأعمال المدنية ويسكو مصر والمصرية للشحن والتفريغ.

البيع للمال

حق البيع للمال مبلغ 824 مليون جنيه ونكده 30 شركة عامة وتم بيع 3 شركات فقط للمال سنة 1994 و6 شركات عام 1996. ولم يتم البيع للمال في 1996. ثم بيعت 5 شركات عام 1997 وكانت سنة 98 صاحبة أكبر نصيب للبيع للمال حيث بيعت لهم 11 شركة وانخفض المعدل في العام الماضي إلى 4 شركات فقط. وتراوح نسبة ما يمتلكه العمال بين 95% و45% في هذه الشركات وتتركز لشبنتها في المضارب واستصلاح الأراضي والشحن ونقل البضائع.

للبناريات ومصرفات والعمالة للثروة المدنية والقاهرة للشسوجات الحربية وشمال التحرير الزراعية والعمالة الزراعية والعمالة للمبنة والخدمات والعمالة للحوم والألبان وشركة الدايغ التكنولوجية.

مصر صغيرة

وهناك 6 شركات كبيرة بيعت حصص صغيرة منها ورغم هذا فقيمة هذه الحصص بلغت 1,1 مليار جنيه حيث تم بيع 17% من مصر للأومنيوم عام 1998 بمبلغ 449 مليون جنيه و25% من مصر الجديدة للأسكان عام 1994 بمبلغ 124 مليون و14% من مستشار إبراهيم عام 1998 بمبلغ 26 مليون و20% من النيل للأدوية عام 94 بمبلغ 29 مليون و34% من الشرقية للنخاع عام 1994 بمبلغ 544 مليون جنيه و29% من مصر للكيماويات عام 1994 بمبلغ 23 مليون جنيه. ويلاحظ ان عمليات بيع الحصص الصغيرة في البورصة بلغت 4 عمليات في سنة 1994 ثم توقفت أصلا عام 95 و96 وعادت في يناير عام 1998 بشركة الأومنيوم ثم توقفت في يوليو 98 بعد أزمة شركة مستشار إبراهيم.

نقد 740

اما الشركات التي تعتبرها الحكومة استراتيجية وتحصر على ألا تزيد نسبة البيع فيها على 40% فتشمل 10 شركات للمطاحن والأدوية ومنها المكتب العربي للاستشارات الهندسية ونشطت عمليات بيع الـ 40% عام 1996 حيث بيعت 40% من أسهم مطاحن مصر الوسطى بمبلغ 64 مليون ومطاحن جنوب القاهرة بمبلغ 29 مليون ومطاحن للأدوية بمبلغ 48 مليون والمصرية للأدوية بمبلغ 18 مليون والقاهرة للأدوية بمبلغ 62 مليون والاكندرية للأدوية بمبلغ 53 مليون والعمالة للصوامع والتفريغ بمبلغ 156 مليون وفي عام 1997 تم بيع 40% من أسهم مطاحن ومخابز الاسكندرية بمبلغ 124 مليون جنيه وكان هذا أكبر بيع لخصص من هذا النوع وكان برنامج الـ 40% قد بدأ عام 1994 ببيع المكتب العربي للاستشارات

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة
الموضوع الفرعي :	الأثر الخصخصة الاقتصادية
المصدر :	العالم اليوم
اسم كاتب المقال :	كمال ريان
رقم العدد :	٢٧٧٤
تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٨

المسئآت الاقتصادية (كز)

تفتح الخصخصة

وأكد أن تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات لا يعني إلغاء الدعم الحكومي لها من ميزانية الدولة بل يهدف إلى وضع نظام لتسيير موارده هذه هيئات ومصرفاتها والتكاتف الفعلي للمنافسة خلال العام.

ومن جانبها بدأت العديد من الهيئات الاقتصادية في اتخاذ إجراءات لزيادة مواردها تركز على السماح المستثمرين للقضاء بالتدبير بعض الخدمات.

ويؤكد المهندس نبيل القوسى رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطرق والكبارى أن الهيئة تبحث حاليا إنشاء شركة مساهمة لإنشاء الطرق الجديدة يساهم فيها البتراء والمستثمرون ورجال الأعمال سواء من القطاع الخاص للمسىر إلى الأجناس إلى جانب حصص الهيئة العامة للطرق والكبارى.

ويوضح أن هذه الشركة ستولى إنشاء الطرق الجديدة بدلا من الهيئة التى سيكون دورها لدراسة وصيانة الطرق والكبارى القائمة على حاليها مشيرا إلى أن الهيئة ستحصل على رسوم من تشغيل الطرق الجديدة التى سيدخلها إنشاء للمستثمرين يتم من خلالها الانفاق على صيانة الطرق القائمة.

ويشير إلى أن الهيئة طرحت صيدا من الطرق الجديدة على القطاع الخاص لإنشاءها بنظام BOT منها طريق الإسكندرية - الفيوم - أسيوط الذى تمت الموافقة عليه على أسس لائحه لاسيود الشركات كمالا تم طرح طريق القاهرة - الاسكندرية - مصرى الذى تتنافس 6 شركات على إنشاءه حاليا.

ويؤكد المهندس نبيل القوسى أن كل هذه الاجراءات تهدف إلى زيادة موارده الهيئة ورفع كفاءه من ميزانية الدولة فيما يتعلق بإنشاء الطرق الجديدة وصيانتها مشيرا إلى أن الهيئة ستحصل على رسوم مقابل المساهمة للمستثمرين بإنشاء الطرق وتشغيلها كما أن الطريق الجديدة ستعمره كلفة الدولة خلال فترة لا تتجاوز 50 عاما.

ويشير إلى أن قضية تحويل هيئة الطرق إلى شركة لم يتم طرحها ولم يبلغ الهيئة أية قرارات أو تعليمات بهذا الشأن.

بداية أكد الدكتور عاطف عبيد فى محاوره الصريح مع الصحفيين أن الحكومة ستحول الهيئات الاقتصادية التى يبلغ عددها 67 هيئة إلى شركات مستقلة لتسويق الانشطة التى لها وإدارة مواردها بشكل أفضل.

وأشار رئيس الوزراء خلال لقائه مؤخرًا مع الصحفيين إلى أن تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات يهدف إلى تحقيق أفضل أداء اقتصادى لها واستثمار أموالها التى تبلغ 366 مليار جنيه بشكل أفضل.

وأوضح أن عدد الهيئات الاقتصادية يبلغ 67 هيئة تتلاق أربابا قيمتها 3,8 مليار جنيه، منها 5,6 مليار جنيه تمثل قيمة أرباح مبيعات فقط مما يمثلا البترول وقتة كسويين للثلاثين تبلغ أصولها 66 مليار جنيه.

وأضاف أن بقية الهيئات الاقتصادية 65 التى تبلغ أصولها 300 مليار جنيه لا تملك أربابا سوى 200 مليون جنيه فقط وهو ما يعنى إلى أى صفق لشركات الهيئات الاقتصادية فى استثمار مواردها حتى أصبحت تمثل عتبا كبيرا فى ميزانية الدولة.

وأكد عبيد أن الهيئات الاقتصادية كانت تلجا إلى الاستدانة لشعوب كعجز فى مواردها الاقتصادية بسبب عدم القوانين بين مواردها ومصرفاتها حتى أصبحت قيمة الدين المتسعة على هذه الهيئات نحو 100 مليار جنيه.

وأشار أن الحكومة تسمع هذه الهيئات بنحو 5 مليارات جنيه على الأقل من ميزانية الدولة لمساعدتها على تجاوز التزاماتها المالية وتمويلها السابق بين اللوارد والمصروفات وكذلك تسوية بعض ديون هذه الهيئات مشيرا إلى أن الدولة تتحمل نحو 1,4 مليار جنيه لتمويل خسائر هيئة السكك الحديدية فقط.

ورغم أن رئيس الوزراء رفض التحدث صراحة بشأن إمكانية خصخصة الهيئات الاقتصادية والسماح للمستثمرين بإدارتها إلا أنه لم يستبعد هذا الأمر قائلا لكنه أشار إلى أن المارح حاليا هو تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات مستقلة لتسويق أنشطتها.

300 مليار جنيه حجم الأصول الاستثمارية 65% هيئة الاقتصادية لتعريف أربابها سنوية سوى 200 مليون جنيه فقط.

هذا ما كشف النقاب عنه د. عاطف عبيد رئيس الوزراء خلال لقائه مؤخرًا بالصحفيين الاقتصاديين للصحف.

رئيس الوزراء، أضاف حقيقة أخرى تحدث عنها بمرارة وهي أن الهيئات الاقتصادية تملك ميزانية الدولة نحو 5 مليارات جنيه سنويا لتعويض العجز بين أدايتها

ومصرفاتها خاصة الهيئات التى تقدم خدمة أساسية للجمهور كالسكك الحديدية وهو ما يتطلب إدارة هذه الهيئات بشكل أفضل.

ولكن كيف يتحقق ذلك وما الاجراءات التى يتم اتخاذها لزيادة العائد من استثمارات الهيئات الاقتصادية ؟

لزيادة العائد من استثمارات الهيئات الاقتصادية ؟

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	كمال ريان
الموضوع الفرعي :	أثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العدد :	٢٧٧٤
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٨

اجراءات

ويؤكد المهندس محمد ماهر مصطفى رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية لسكك حديد مصر ان الهيئة بدأت بالفعل في تنفيذ العديد من الاجراءات التي تهدف لزيادة مواردها المالية والتي تتضمن السماح بقطاع الخاص بالدخول في أنشطة الهيئة

ويوضح ان هذه الأنشطة تشمل تقديم الخدمات داخل القطارات حيث تم التعاقد مؤخرا بالفعل مع إحدى شركات القطاع الخاص لتقديم الخدمات للركاب بقطارات النوم.

ويشير إلى أنه تقرر كذلك طرح محطات السكك الحديدية على المستثمرين لإنتاجها بنظام BOT لمدة تبلغ نحو 30 عاما مقابل حصول الهيئة القومية على نسبة من عائد التشغيل حيث يتم لهذه بتأجير محطة مصر ثم يابها بالتي للمحطات مؤكدا أن الهيئة القومية لسكك حديد مصر تراعى الموازنة بين البعد

الاجتماعي والاقتصادي بمعنى أنها تسعى لزيادة مواردها الاقتصادية لكنها تراعى في نفس الوقت ألا يؤثر ذلك على دور الهيئة في تقديم خدمة تناسب محدودى الدخل.

ويوضح ان الهيئة راحت وهي تسمح للقطاع الخاص بتقديم بعض الخدمات ألا يعد ذلك إلى خدمة تشغيل القطارات نفسها وتحديد أسعار التذاكر التي ستظل تحت سيطرة الحكومة لضمان تقديم الخدمة بأسعار تناسب محدودى الدخل، وعدم زيادة السعر بما يفوق امكانيات معظم المواطنين.

ويشير إلى ان الهيئة القومية لسكك حديد مصر لجأت خلال الأشهر الماضية لزيادة اسعار تذاكر السفر للدرجات لكافة بنسبة بلغت نحو 15٪ لزيادة مواردها وتغيير نحو 200 مليون جنيه اضافية سنويا للانفاق على صيانة القطارات وتشغيلها وتجهيد العربات موضحا ان اسعار التذاكر ظلت ثابتة اذ ربع سنوات قبل هذه الزيادة.

ويوضح رئيس الهيئة القومية لسكك حديد مصر ان الهيئة ستراعى في توقيع عقود الاعياد لخصخصة السكك الحديدية ان تنص العقود على تقديم خدمات للمحطات تناسب جميع المواطنين حسب امكانياتهم للمادية بما لديهم محدودى الدخل.

ويشير إلى ان الهيئة قامت كذلك بتجديد مصر لأراضي القائمة للهيئة وغير مستغلة لاستغلال تلك الأراضي ما يواس موارده جديدة سواء من خلال إقامة مشروعات استثمارية عليها أو بيعها أو تأجيرها للمستثمرين لإنشاء مشروعات عليها.

زيادة الموارء

ويؤكد كهنس أحمد السويلى رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية للبريد ان الهيئة بدأت بالفعل بتنفيذ اجراءات لزيادة مواردها تشمل ائصال خدمات جديدة منها تقديم خدمات الاوراق المالية من خلال مكاتب البريد المنتشرة بالمحافظات.

ويشار إلى ان الهيئة قامت في هذا الإطار بتوقيع اتفاق مع إحدى شركات الاوراق المالية لتقديم خدمة شراء وبيع الاوراق المالية من خلال مكاتبها بالمحافظات ما يتيح للخدمة لتعامل جميع المواطنين مع الاوراق المالية المتداولة بالبورصة أيا كان موقعهم

وأوضح ان هذا الاجراء أفضل من كونه سيئاً في أي تشييد التعامل في بورصة الاوراق المالية وبيع المزيد من الاستثمارات في السوق وتشجيع جميع المواطنين على شراء الاسهم وبيعها خاصة في المحافظات الريفية من القاهرة فإنه سيؤدي كذلك إلى زيادة موارء الهيئة وتوفير مصائد جديدة للموارد من خلال استغلال الطاقات الذاتية لمكاتب البريد وتشجيع فورها وعدم الاعتماد على الدعم التقليدي لها وهو يتبادل الفوائد والمضاربات.

ويؤكد رئيس الهيئة القومية للبريد ان الهيئة تسعى كذلك لتشجيع دور صندوق تجزير البريد التابع لها وزيادة موارده التي تبلغ حالياً نحو 3 مليارات جنيه مشيراً إلى ان الهدف هو تحويل صندوق توفير البريد إلى مناس للبريد.

ويوضح ان الهيئة تيسر في هذا الصدد زيادة نسبة الحد الأدنى للوديعة إلى 5 ملايين جنيه بدلاً من 2 مليون جنيه فقط شهيداً لثقة المالكين في الصندوق.

ويشير إلى ان هذا الاجراء سيتيح الفرصة لخصائص أصحاب رؤس الاموال الكبيرة مع صندوق التوفير، وعدم انصرافه على أصحاب رؤس الاموال الصغيرة فقط، خاصة ان صندوق التوفير ينتج فائدة تبلغ 11,25٪ على أمواله وهي أعلى من نسبة الفائدة في جميع البنوك الأخرى، ما يعني أنه سيجذب العملاء من البنوك بصد زيادة الحد الأدنى للوديعة خاصة ان الصلوق يوفر ميزة أخرى للمخيل وهي إمكانية سحب الوديعة في أي وقت.

ويضيف رئيس الهيئة القومية للبريد ان اجراءات زيادة موارء الهيئة تشمل كذلك تشييد دور مكاتب البريد في نزل المحلات والشبكات البريوية والتواصل والطرد باعتبارها القوسية التي يتصلها الكثرين لتحويل وخدماتهم.

ويشير إلى ان هذه الاجراءات جميعها تكثف ميكنة مكاتب البريد وانشاء أجهزة الكمبيوتر بما يعادل أداء أفضل في نقل الموالاة البريوية خلال نفس اليوم، وكذلك يمكن مكاتب البريد من تقديم خدمة الاوراق المالية، موضحاً أنه تم البدء بالفعل في تنفيذ خطة على مراحل لاستخدام أجهزة الكمبيوتر في جميع مكاتب البريد حيث يتم خلال المرحلة الأولى استخدام هذه الأجهزة في 22

مكتبا بردييا رئيسيا وبمراكز المحافظ.

ويؤكد المهندس أحمد السويلى ان هيئة البريد وان كانت تحصل على دعم من ميزانية الدولة إلا أنه محدود لذلك فإن الهيئة لا تملك عيلاً على الزيادة، ومكتها الاستفادة من هذا الدعم خاصة مع تنفيذ الاجراءات لشار إليها لزيادة للموارد موضحاً ان تحويل الهيئة إلى شركة لم يتم التفكير فيه حتى الآن ولم تبلغ به الهيئة.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	كمال ريان
الموضوع الفرعي :	الار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العدد :	٢٧٧٤
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٨

معايير

ومن جانبها يقول الدكتور حاتم الترنشايي عديد كلية التجارة جامعة الأزهر أن الشكل لتطبيق الهيئات الاقتصادية مهم في ضبط الأداء بشكل عام إلا أن ضبط الأداء المالي ليس وثيق الصلة بالشكل التنظيمي وإنما يتوقف على أسلوب العمل والهدف من هذه الهيئات ومعايير الأداء المرسومة لها والقواعد المالية المحيطة عليها. ويضيف أن معظم الهيئات الاقتصادية في جهات تقدم خدمات ولا تعمل بشكل اقتصادي لتدخل العديد من الموارد الاجتماعية والسياسية في تقديم الخدمات وبالتالي لا يمكن إخصاصها للمعسرة والمتأخرة كمرافق ريفية تسمى إلى تحقيق أعلى نسبة أرباح. ورغم ذلك يقول الدكتور الترنشايي وليس معنى ذلك أن تترك هذه الهيئات بشكلها الحالي ولكن الهدف من وجود هذه الهيئات هو الذي يحدد إمكانية طرحها ضمن برنامج الخصخصة من عدمه.

ويؤكد أن هذا الأمر يحتاج إلى دراسة متأنية لكل هيئة على حدة لتحديد الهيئات الاقتصادية التي يمكن أن تتخلى عنها الدولة وهذا يتوقف على تصديق دور الدولة في المجالات المختلفة لنشاط هذه الهيئات، ويقول صحيح أن الدولة قوية ولها مهام تقوم بها في الوقت الحالي، ولكن دورها يتغير من وقت لآخر على حسب الظروف. والسرطان الذي يجب أن تخرجه الحكومة على نفسها هو هل يمكن أن تتخلى الدولة عن تقديم بعض الخدمات التي تتولى تقديمها هذه الهيئات؟ وهل يمكن التخلي عنها ويبدأ للقطاع الخاص دون حيلولة أزمة اقتصادية واجتماعية؟ ويؤكد عديد كلية التجارة جامعة الأزهر أن هذا يتوقف على تحديد دور الدولة في المرحلة القادمة وأيضا الحفاظ على البعد الاقتصادي والسياسي والاجتماعي في برنامج الخصخصة بشكل عام.

لا مانع للخصخصة

ويقول من حيث البدا لا يوجد أي مانع لخصخصة جميع الهيئات الاقتصادية، ولكن يرى أن هناك بعض الهيئات تستغل تحت مظلة الدولة كهيئة قناة السويس وهيئة الأبنية التنموية وبعض الهيئات الأخرى، ولكنه يشترط قبل التفكير في خصخصة الهيئات الاقتصادية وإخصاصها الهيئات الخدمية كهيئة الكهرباء والسكك الحديدية أن يتم وضع المعايير المالية لضبط الأداء ومنع الاحتكار وتحقيق المنافسة خصوصاً أن تشغيلها احتكاري بحت، ويضرب مثالا على ذلك قائلا: إن هيئة الكهرباء تحدد أسعار

الكهرباء وكما تريد ويمكن أن ترفع إيراداتها عدة ملايين أو لعشرات قرشا واحدا على كل كيلو كهرباء دون أن تقدم خدمات جديدة ودون أن يستطيع أن يشتكي المستهلك لأنه لا يوجد طرف آخر يناقش هيئة الكهرباء في تسعير الخدمة.

ويؤكد أن البنية التشريعية ضرورية قبل الإقدام على خصخصة الهيئات الاقتصادية ذات الطابع الاحتكاري مؤكدا على ضرورة اتخاذ جميع الخطوات التشريعية التي تضمن العمل المناصف وفتح الباب أمام دخول متنافي جديد وجمالية للمستهلك من رفع الأسعار بشكل مبالغ فيه، وإنشاء جهات رقابية فعالة قادرة على مراقبة هذه الهيئات بعد خصخصتها وضمان عدم التجاوز حتى لا يتحول الهدف من الخصخصة وهو تحسين الأداء إلى مجرد مبالغة لرفع الأسعار في ظل وضع احتكاري صعب السيطرة عليه.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	كمال ريان
الموضوع الفرعى :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العدد :	٢٧٧٤
المجلد :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٨

فلا يصلح ان تكون جميع الاتحادات الخلقية والتاريخية لنشاط الهيئات الاقتصادية موجبة حتى لو كانت الحكومة هي التي تستخدم وتمويل العجز للمهر ان يكون لدى هذه الهيئات ما يفي تكاليف اللزوم. ويؤكد ان الاتجاه الى خصخصة الهيئات الاقتصادية هو اتجاه سليم ومصدق حتى لا تنقلب عدم الكفاءة في الادارة بالظروف الحالية الاخرى على زيادة الكفاءة والتعظيم الجبرى الخدمة لبلاد ان تتم تسوية الحسابات الاقتصادية بأسلوب اقتصادي واضح ومع كل ذلك استمر استمرار الخدمات مدفوعة فطرية او سجالية ويؤكد ان الذي يتخوف من الخصخصة هو الذي يخشى المصالح الاقتصادية السليمة.

ويقول بعد استبعاد هيئة قناة السويس لاسباب سياسية وتاريخية يمكن خضوع جميع الهيئات للخصخصة حتى لو كانت تحت يد الحكومة لان الخصخصة تمنى مصلحة الصالحين منها بشكل اقتصادي يبعث ويرتقي لمصلحة كل مسئول يتولى هذه الهيئات ان يتقبل ان يعمل في القطاع الخاص ومن حيث البقاء لابد ان يكون لدينا

استعداد الحسابات الاقتصادية السليمة. ويقول ان الموضوع يحتاج لخطى الى حكومة قوية قادرة على الرقابة ومهادنة للسلطة ومنع الاحتكار وحماية المستهلك من تسلط الهيئات الاقتصادية في حالة احتكارها لاي خدمة من الخدمات.

ويقول ان الحكومة لا يجب ان تكون رقيباً وماكاً في نفس الوقت لانه اتجاه خاطئ ولم يسبق نجاحاً في أي مكان في العالم، وعلى الحكومة ان تتعامل كجهة قطاع خاص يمكن ان تملك وتدير بشكل اقتصادي. وترافق الاسواق بشكل متساو ويمكن ان تفسد في الاسواق التي سبق ان طرحتها للحلقات على مستوى العرض في الاسواق.

ويقول ان خصخصة الهيئات الاقتصادية حتى لو كانت تقدم خدمات ذات ابعاد اجتماعية يمكن ان تتم بعد دراسة كفاءتها المثل والتخلص من الاسباب الاندلية في تطبيق المصالح وتعميد للمصروفات والتكلفة الفعلية للخدمة مع ضمان هامش ربح معقول وان تقوم الحكومة بدفع الفرق بين المصاريف والتكلفة مضاعفاً اليه هذا الهامش على أساس المحافظة على البعد الاجتماعي لبرنامج الإصلاح الاقتصادي.

ويضرب الدكتور فخرى مكي مثالا على ذلك بقوله: لو اكرات الحكومة خصخصة هيئة السكك الحديدية تقوم بعمل منافسة لشراء اموال القطاع الخاص وعلى كل رافع في القضاء ان يتقدم بدراسه من حيث التكاليف الفعلية وأسعار الخدمة التي ستقدمها فضلاً عن لفافه هامش ربح معقول، ويتم التفاوض مع المشتري لتخفيض التكاليف الى الحد الأدنى ثم تقوم الحكومة بدفع الدعم اللازم على التناقص وفي الدرجات التي تراها وبالتالى يمكن في حالة الخصخصة رفع كفاءة التشغيل وترشيد الدعم وصوله الى مستهدف.

ويقول الدكتور الترنشورى ان تحويل الهيئات الاقتصادية الى شركات يمكن ان يتخذ على انه مرحلة انتقالية لنشاط اداء هذه الهيئات واعادتها للخصخصة والعمل على رفع كفاءة الاداء الاقتصادي عن طريق خفض تكاليف التشغيل ورفع كفاءة للوارد للخدمة في السير في الاتجاه مما زاد ارباح الهيئات الناجمة وتقليل معدلات الفساد الى اقل قدر ممكن في الهيئات الخسرة.

وينص بضرورة الدراسة المتأنية لهذه الهيئات خاصة ان بعضها ليس لديه قوائم تحليل ميزانيتها للتصرف على مكامن الخلل فيها وهل هو في سوء الإدارة أم أن هيكلها التشغيلي مشتل وليس لديها رأسمال كاف وتحتاج من زيادة العمال وعليها مدين كثيرة وفوائد بكية غير مبررة.

إعفاً

أما الدكتور محمد فخرى مكي استاذ نظم المعلومات والإدارة بتجارة الزقازيق بقوله: لا توجد علاقة بين الاندماض المالي وتحويل الهيئات الاقتصادية الى شركات، والاداء الاقتصادي يجب ان يتواءم في جميع الوحدات الاقتصادية والخدمية سواء كانت شركات او هيئات بلض النظر من تبعيتها للحكومة او القطاع الخاص، ويرى ان القضية تكمن في أن الهيئات الاقتصادية حالياً لا يتواءم بها المسألة للمحاسبة أو القابلية للحساب حيث تعامل على أنها وحدات حكومية تحصل على امتيازات سنوية ويتم محاسبتها على أساس هذه الامتيازات وجاهت صروفها، والمفروض ان يتم التحاسب على أساس حجم الموارد التي تحصل عليها وادع الخدمة التي تقدمها ومدى جودتها والتمسك للفروض عليها. وهذه هي معايير للمحاسبة الاقتصادية الحقيقية التي يجب تطبيقها على جميع الوحدات سواء كانت هيئات أو شركات.

ويرى ان تحويل الهيئات الاقتصادية الى شركات سوف يعلى الحكومة من كبير اموال العجز الدائم في مصروفات هذه الهيئات لانه سيستم عليها تغيير هذا العجز بمواردها الخاصة، هذا بالإضافة إلى أنه سيغلب الحكومة من تكاليف التشغيل ويترتب على استبدال ونظمية هذا العجز ويؤكد ان تنفيذ هذه الشطة يعتبر سهلاً في بعض الهيئات الاقتصادية مثل هيئة البترول ووزارة السويس والكهرباء ولكنه سيواجه مصاعب بالنسبة لهيئات اخرى مثل هيئة النقل العام والسكة الحديدية والبريد وغيرها.

ويقول ان جميع الهيئات قابلة للخصخصة حتى لو كانت تقدم خدمات مدعومة مشيراً الى ان مفهوم الخصخصة الشامل يعني قبول هذه الهيئات للحسابات الاقتصادية الدقيقة.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	كمال ريان
الموضوع الفرعي :	اثار الخصخصة الاقتصادية	رقم العدد :	٢٧٧٤
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٨

اتجاه سليم

ويتفق الدكتور عبد الرحمن طهاني استاذ الادارة بجامعة عين شمس مع الرأي السابق مؤكدا ان الاتجاه نحو تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات هو اتجاه سليم، لأن للتدوير في جميع الوحدات الانتاجية والخدمية ان ثمار بشكل اقتصادي وحساب التكاليف والمعايير عليها، ويقول إن الخصخصة بطورها العام لا تعني بيع الوحدات الانتاجية للقطاع الخاص فقط، ولكن تعني أيضا تطوير الخدمات وتحويلها وتقليل نسب الخسائر في المشروعات الخدمية إلى أقل قدر ممكن.

ويقول إن الابداء اللذي له بعدان الأول يتم في الوحدات الانتاجية الثانية للقطاع الخاص وهو للامانة بين التكلفة والمكسب وحساب الأرباح المتعلقة والثاني ويتم في الهيئات الاقتصادية ذات الطبيعة الخدمية التابعة للدولة ويتم فيها مراقبة أوجه الانفاق من الاعتمادات المخصصة لها من قبل الحكومة وهذا الأسلوب يضمن على الرقابة إلا أنه يؤكد أن الرقابة يمكن أن تكونها بعض الشواهد لأن الاعتمادات تصرف بدون ضوابط وأحيانا يتم الانفاق بدون داع.

ويقول إن خصخصة الهيئات الاقتصادية يمكن تحويلها إلى شركات يمكن أن يتدويرها القطاع العام أو تترك كبريات قائمة تحت سيطرة الحكومة، ولكنها تدار بأسلوب اقتصادي سليم بعد إعادة ميكنتها وتخليصها من الأعباء التي تعوق مسيرتها، بحيث يمكن بعد ذلك حساب مصادرها للتحويل وأوجه الانفاق والمساهلة على بقائها واستمرارها وتحقيق تحويل لأشئ دون اللجوء إلى موارد الدولة.

ويطرح الدكتور طهاني أن هناك فرقاً كبيراً بين الوحدات الاقتصادية التي تدار بأسلوب اقتصادي وتحقيق أرباحاً كبرى والوحدات الخدمية التي يتم الضغط في عملها وتحويل الخدمة التي تقدمها، ويشير إلى معنى إدارة الخدمات بأسلوب اقتصادي تحقيق أرباح وليس معنى ذلك أيضاً أنها ما زالت تحصل على دعم من الحكومة إلا يتم إدارتها اقتصادياً مشيراً إلى أن الإدارة الاقتصادية تعني تقليل النفقات، ومن ثم التحويل بالمشا إلى أقل قدر ممكن وتحويل الخدمة ومحوها إلى مستفيديها، ويقول إن الإدارة الاقتصادية للهيئات الخدمية لا تعني تحويلها من الخسارة إلى الربحية ولكن يعني وضع ميزانية محددة لهذه الهيئة على أساس عدد المستفيدين من هذه الخدمة ووضع معايير للخدمة المطلوبة والتوسع المناسب لها وبعد ذلك تحديد التكلفة الفعلية والتنسبة التي يدفعها الجمهور للحصول على هذه الخدمة والتنسبة الباقية تقوم بدفعها الحكومة للقطاع الخاص الذي سيتولى إدارة هذه الهيئة.

ويكتفى إلى يتم تحديد الأرباح سواء كان هذا الأرباح مصدره الحكومة أو الأفراد بشرط أن يتم استغلاله استغلالاً أمثل لرفع مستوى الخدمة، ويرى أن المهم في نجاح هذه العملية هو في كفاءة الرقابة واستغلال الأموال المخصصة لدعم هذه الخدمات في رفع كفاءة الخدمة وتحسينها.

ويجيب الدكتور طهاني على سؤاله عن خصخصة جميع الهيئات الاقتصادية لأن ذلك يعني إدارتها بأسلوب اقتصادي سليم.

الموضوع الرئيسى	المحصة	اسم كاتب المقال :	أنور حاطر
الموضوع الفرعى :	الثأر المحصنة : الاقتصادية	رقم العدد :	٢٨١٩
المجلد :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٥/٤

فى ظل توسع مشروعات البرامج الاجتماعية ومشروعات البنية الأساسية التى رفعت الموازنة العامة الى 110 مليارات جنيه اختلقت الآراء حول معالجة تضخم هذه الموازنة. فريق يرى ان الحل هو اتخاذ القرار الواضح والمقنع بخصوصية شركات القطاع العام وشركات التأمين والبنوك وفق أسس الشفافية بينما يرى الفريق الثانى ان التوازن الاجتماعى اهم بكثير من معضلة الموازنة ومشكلة التضخم شىء بسيط بالنسبة للسلام الاجتماعى

رفع كفاءة التحصيل الضريبى أحد الحلول

الخبراء:

الإسراع بالخصخصة يعالج مشكلة الموازنة

الاستثمار لا يه ليس من المعطوف
ملح كل هذه الاعطاف الموهبة
لكن يكون الزود استثمارات
لا ترد على 2 من الاستثمارات
يقول الدكتور حاسى عطفي
حاتم استاد الاقتصاد الدولى
بملاز والمحكم الدولى منقصة
التجارة العالمية من الدول توفير
الامحادات اللازمة خلال
السنوات الخمس القادمة من
خلال حصص ما تلى من
شركات قطاع الأعمال وشركات
التأمين والبنوك وفق أسس
الشفافية شريطة ان يقدم ان
التجسس سنوات القادمة مرحلة
انتقالية يستهدف خلالها رفع

كاتب: أنور حاطر
فريق يرى ان الحل هو اتخاذ
القرار الواضح والمقنع
بخصوصية شركات القطاع العام
وشركات التأمين والبنوك وفق
أسس الشفافية بينما يرى الفريق
الثانى ان التوازن الاجتماعى اهم
بكثير من معضلة الموازنة
ومشكلة التضخم شىء بسيط
بالنسبة للسلام الاجتماعى
وحذر الفريق الثانى من
الضريبة المصغبة التى تنتج
من طبع نفود ولا بد من مراجعة
الاعطاف الضريبية والمعمرية
التي تتقدم بمصوى تشجيع

الموضوع الرئيسي	المحكمة	اسم كاتب المقال	أنور خاطر
الموضوع الفرعي :	التأثير الخاصة : الاقتصادية	رقم المجلد :	٢٨١٩
المصدر	التاريخ اليوم	تاريخ الصدور	٢٠٠٠/٥/٨

[illegible]

شركات القطاع العام واستند
الحكومة في تمويل ما يلي أولاً
استكمال مشروع
الاساسية بالمرافق العامة
المختلفة على مستوى
الاستثمار وعلى ما ذكرنا
الزمن المصروف، وقد
المشروع المصروف في إطار
مخصص صيغة لبدء حتى
في مجال الاستثمار كما قد
التيه السنه في أكثر من
مصلحة "تت" مشروع
المشروع وتطوير R&D
إطار مشروع القومي
مخصصاً ومما هو
المشروعات الاستثمارية
مشروعاً مملكت
الشباب وكل هذه المشروعات
كيفية بامتلاك الدولة القومية
مخصص القومي
وحتى قد يكون شرط
لبناء الاقتصاد ذات أهمية
الدولة بنظم إدارة
في مصلحة الدولة العامة
أن يكون هناك هدف
لاستثمار في
الاقتصاد القومي وقد
أصبح استثمار
الخاص الذي يضمن
الامتياز في طيف
لا يمكن أن
لا يمكن أن

[illegible]

القرار والحصة

وأضاف أن في تطهير
ليس هناك مشكلة إلا اتخاذ
قرار واضح وملمح بخصوصية

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	أنور خاطر
الموضوع الفرعي :	أثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العدد :	٢٨١٩
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٥/٤

بموارد حقيقية أي بموارد غير حقيقية لهم إلا تتوقف عن التنمية ويستمر دور الدولة في الانفاق على التعليم والصحة والبنية الأساسية. ويؤكد أن توفير التمويل اللازم للموازنة العامة قد يكون باستخدام أموال خصخصة الشركات التي تباع بمئات المليون. ثانياً بغرض الضرائب على الطبقات الأكثر ثراءً كضريبة الأرباح الثابتة في ظل القوانين الضريبية الحالية وزيادة كفاءة الاستثمار وخلق التنوع الضريبي وإعطاء حوافز للمستثمرين في السداد وتقليص نسبة الضرائب على المواطنين فكل هذه السياسات تستخدم في التمويل.

الحل BOT

وأشار المهندس مسامي الفرماوي مدير المشروعات بالشركة الوطنية للأعمال الميكانيكية والكهربائية أن الحل هو نظام BOT لعلاج مشكلة الموازنة حيث تقوم الحكومة بإعطاء الشركات مشروعات تقليدية بنظام BOT وهذا يترتب عليه أن الدولة لا تتحمل هذه

للمشروعات ولكن المستثمرين هم الذين يقومون بتمويلها وبالتالي لا تتحمل الموازنة النفقات الإنشائية ولا التكاليف الاستثمارية بالإضافة إلى تفعيل الوعاء الضريبي وزيادة النسب على الأرباح الصلاحية والاستاجية. ويؤكد اللواء أحمد لحاد حطاي وكيل أول وزارة الاقتصاد ورئيس مصلحة الشركات أن التدفقات الاستثمارية خلال العام الماضي بلغت 9.3 مليارات جنيه الأمر الذي يشير إلى زيادة معدلات الإنتاج وتوفير فرص عمالة جديدة كالفراغ الطبيعي لهذه التدفقات الاستثمارية الأمر الذي ينعكس على رفع معدلات التنمية وزيادة معدلات التنمية وزيادة موارد الدولة علاوة على موائد البترول المتنامية وزيادة رسوم قناة السويس والتطور المحقق في السياحة خلال السنة الأخيرة وتجاوز التدفقات النقدية لاحتياجات حاد الاقتصاد وانحصار موجه الأرباح وهذا الأمر الذي وصل بمصر لمستوى جذب سياحي يتناسب مع ثقافتها السياسية اقتصادياً وعالمياً.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجلد
الموضوع الفرعى :	فى مصر من الناحية الاقتصادية	رقم العدد :	١٦٨٤
المصدر :	"مجلة" الأهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

مختار خطاب فى حوار له البورصة المصرية،

ثلاثة محاذير للخصخصة

لا يبيع بالأمر المباشر
لا يضار بالعمالة
مراجعة التقويمات من الأجهزة المسئولة

مستقبل برنامج الخصخصة ودور وزارة قطاع الأعمال فى تنشيط بورصة الأوراق المالية، ومعالجة الاستراتيجية الجديدة لبرنامج الإصلاح الاقتصادى، هذه التساؤلات طرحها «التوزعة المصرية» على الدكتور مختار خطاب وزير قطاع الأعمال العام فى حوار شامل هذا نصه:

مع تولى حكومة الدكتور عاطف عبيد المسئولية، شهد برنامج الخصخصة دفعة كبيرة حيث تسارع بيع شركات الاسمنت وتصدت وزارة قطاع الأعمال بحسم لعدد من المشكلات التى كانت تعاني منها السوق، مثل مشكلة الأسواق الحرة. ولكن بمرور الوقت بدأت تساؤلات جديدة تطرح نفسها فى أوساط الأعمال، حول

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجلد
الموضوع الفرعي :	في مصر: من الناحية الاقتصادية	رقم المجلد :	١٦٨٤
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

في البداية تحدث الدكتور مختار خطاب عن تطورات برنامج الخصخصة، حيث أوضح أن إجمالي عدد الشركات والمصانع التي تم إخضاعها للبرنامج تبلغ ١٥٤ شركة، منها ١١٨ خرجت من إطار القانون ٢٠٣ لتخرج تحت تسمية قانون الشركات رقم ١٥٩، هذه الشركات مقسمة حسب البيع كما يلي:

- ٣٧ شركة تم بيع أغلبية أسهمها بالبورصة.

- ٢٢ شركة تم بيع أغلبية أسهمها مستثمر رئيسي.

- ٢٠ شركة تم بيع الأغلبية لاتحادات العاملين.

- ٢٨ شركة تم البيع بالكامل كاصول.

وأضاف أن هناك ١٦ شركة تم بيع حصص منها ومازالت تخضع لقانون قطاع الأعمال العام.

بالنسبة لقطاعي الهواء والمطاحن هناك ١٠ شركات تم بيع ٤٠٪ من رأس المال فقط. مشيراً إلى أنه بالنسبة للمصانع للإداعة والمآجرة فقد بلغ عددها ٢٠ مصنعاً.

شركات البيع

وبجول الشركات الجاري طرحها، أوضح وزير قطاع الأعمال أن هناك ٦ شركات جرى طرحها منذ بداية ٢٠٠٠ بقيمة إجمالية تبلغ نصف مليار جنيه، وتتعلق الشركة الشرقية للنفاز، وتم طرح ١١٪ من أسهم الشركة بقيمة ٢٥٠ مليون جنيه، والشركة المصرية للتجسس، حيث مقرر طرح ٢٩٪ من رأسمالها بقيمة ١٠ مليون جنيه، وشركة مسكو مصر ومقرر طرح ٤٠٪ من رأس المال بقيمة ٦٠ مليون جنيه، والشركة العربية للسجاد والمفروشات ومقرر طرح ٩٠٪ بقيمة إجمالية ٧٠ مليون جنيه، وشركة تنمية للصناعات الكيماوية بسيد، ومقرر طرح ٤٠٪ بقيمة إجمالية ٢٢ مليون جنيه.

ضوابط الخصخصة

□ إذن ما هي الضوابط للوضوعة كتنفيذ برنامج الخصخصة؟

■ اجاب د. مختار خطاب : ترتكز تلك

الضوابط بصفة أساسية على اختلافات الدولة بملكية الأغلبية في قطاعات الهواء والمطاحن ونقل الركاب بين الأقاليم، والشركة الشرقية للنحاس. أيضاً تتشمل ضرورة مراجعة جميع التقويمات من أجهزة الرقابة المالية للدولة، ولا تتم أية عمليات بيع لأسهم أو أصول أو لشركات بالأمر المباشر، وإنما تتم عمليات البيع من خلال مزادات بإعلانات في الصحف. مشيراً إلى أن الضوابط تشمل عدم الإضرار بأي عامل ومنتج العاملين ١٠٪ من

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجملة
الموضوع الفرعي :	في مصر: من الناحية الاقتصادية	رقم العدد :	١٦٨٤
المصدر :	"مجلة" الأهرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

اسم الشركات لمائة بخمسة ٢٠٪ من الدخل، وبالسداد على فترة تتراوح بين ٨ و ١٠ سنوات. على أن يتم التنسيق والتشاور مع المنظمات النقابية العمالية في كل ما يتعلق بالعمال، واتخاذ جميع القرارات من خلال مجالس الإدارات والجمعيات العامة وليس من خلال أفراد.

خسائر الغزل والنسيج

□ في أية قطاعات تتركز خسائر الشركات العامة، وهل هناك برنامج عاجل للإصلاح تمهيدا للبيع؟

■ معظم الخسائر تتركز في قطاعات الغزل والنسيج والحديد والصلب وبعض الشركات المتفرقة، منها العامة للأعمال الهندسية والنصر للأسمدة، والمصرية للحراريات مشيرة إلى أن عدد الشركات الخسرة قد تراجم من ١٠٨ شركات عام ١٩٩٣/٩٢ قيمة خسائرها السنوية ٢.٥ مليار جنيه، إلى ٤٦ شركة في عام ١٩٩٩/٩٨ قيمة خسائرها السنوية ١.٦٤١ مليار جنيه.

وأضاف أن برنامج الإصلاح يتم على أساس السمات الأساسية لكل قطاع، ففي قطاع الغزل والنسيج تتمثل أسس الإصلاح في الوصول بصحة العمالة إلى العدد الأمثل سواء من خلال نظام المعاش المكي، أو التدريب التحويلي مع الصندوق الاجتماعي، وإعادة تدريب العمالة الباقية. أيضاً تسوية الدين مع البنوك الدائنة وإيصال نظم إدارة حديثة في مجالات التسويق والتشغيل والصيانة

ومراقبة الجودة، وذلك من خلال عقود مع شركات إدارة متخصصة، كما سيتم تشغيل المعدات الحالية بأقصى طاقة، وعدم الاستثمار في معدات جديدة مع السماح فقط بشراء قطع الغيار، والقضاء على بعض الاختناقات في خطوط الإنتاج.

وأشار د. خطاب إلى أنه تم تطبيق منهج الإصلاح فعلاً في شركة النصر للغزل والنسيج والصناعة، وشركة مصر حلوان للغزل وسيند، تبعاً لكل الشركات حسب تواريخ التمويل المقر بنحو ٥ أو ٦ مليارات جنيه.

وأنشأ د. خطاب إلى الحديث عن أسس الإصلاح فعلاً في قطاع الأسمدة، حيث أشار إلى أنها تركز على إعادة الهيكلة المالية والعمالية، وتحديث الإدارة بالاستعانة بشركات إدارة عالمية متخصصة، حيث جرى تنفيذ برنامج العلاج في شركة النصر للأسمدة إذ جرى البحث عن مشترين..

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجملة
الموضوع الفرعي :	في مصر: من الناحية الاقتصادية	رقم العدد :	١٦٨٤
المصدر :	"مجلة" الأهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

أما شركة كيما فتم دراسة وضع الشركة مع وزارة الكهرباء، حيث تبين أن إنتاج السماد الهالكي غير مجد حتى بسعر الكهرباء ٣٧ مليصاً للكيلوات. ويجرى الاتصال بتحدد المستثمرين العالميين الذي يعرض إنتاج منتجات جديدة باستثمارات ٤٠٠ مليون دولار.

أما مجال صناعة الورق، فيجرى إعادة هيكلة المصانع الحالية من خلال اتصالات وإعادة هيكلة عمالية ومالية، كما يجري البحث عن شركات عالمية كندية وأوروبية وهندية للمشاركة في التحديث والتطوير تمهيداً للخصخصة.

وأشار د. خطاب إلى أنه يجري حالياً تخفيض عدد العمالة في شركة الحديد والصلب لتصل إلى ١٠ آلاف عامل خلال ٣ أعوام مقابل ٢٠ ألف عامل. كما يجري البحث عن أسواق عربية للتصدير مع تأهيل بعض الأفران حيث يجري استناد عمليات إصلاح الشركة إلى شركة إدارة عالمية مصرية كندية بريطانية هي "بريتش ستيل".

□ ما هي سواف العمالة بشركات قطاع الأعمال العام حالياً؟

■ في ١٩٩٣/٦/٣٠ كان عدد العاملين بشركات قطاع الأعمال العام ١٠٠٣٢ مليون عامل، تراجع هذا العدد إلى ٥٥٣ ألف عامل والباقي يشمل العمالة التي خرجت سواء من خلال التحول إلى شركات القطاع الخاص، أو خرجوا بأسلوب المعاش المبكر، أو انتهت خدمتهم. مشيراً إلى أنه من المتوقع خروج ٦٧ ألف عامل من خلال المعاش المبكر حتى ٢٠٠٠/١٢/٣١.

□ ما هي حصة الخصخصة حتى الآن، وكيف يتم استخدامها؟

■ حصة البيع حتى ٢٠٠٠/٣/٣١ بلغت ١٢.٦ مليار جنيه، تم استخدام ٤.٣ مليار جنيه منها لسداد الدينون للبنوك ومبلغ ٢.٦ مليار منه لبرنامج المعاش المبكر، وبلغ ٥ مليار جنيه تم تحويله إلى وزارة المالية.

مكتبة الأهرام للبحث العلمي

الموضوع الرئيسي : اختصاصه
 الموضوع الفرعي : في مصر من الناحية الاقتصادية
 المصنوع : مجلة "الأهرام الاقتصادية"
 اسم كاتب المقال :
 رقم العدد : ١٦٨٤
 تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/٦/٣٠

١ - البرنامج المستقبلي لكل قطاع :						
القطاع	البرنامج	عدد الشركات التي تم إعدادها حتى الآن	عدد الشركات التي ستعقد في عام ٢٠٠٠	عدد الشركات التي ستعقد في عام ٢٠٠١	عدد الشركات التي ستعقد في عام ٢٠٠٢	عدد الشركات التي ستعقد في عام ٢٠٠٣
١	التجارة والمالية	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢
٢	الصناعة	٥	٥	٥	٥	٥
٣	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٥	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٦	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٧	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٨	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٩	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٠	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١١	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٢	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٣	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٤	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٥	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٦	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٧	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٨	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
١٩	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٠	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢١	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٢	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٣	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٤	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٥	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٦	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٧	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٨	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٢٩	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٠	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣١	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٢	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٣	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٤	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٥	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٦	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٧	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٨	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٣٩	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٠	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤١	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٢	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٣	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٤	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٥	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٦	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٧	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٨	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٤٩	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٥٠	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٥١	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٥٢	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧
٥٣	الخدمات	٧	٧	٧	٧	٧

قطاع البنوك

الخصخصة
من الناحية الاقتصادية
قطاع البنوك

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	خصخصة البنوك العامة	طارق عبدالعال	كتاب العلاج وخصخصة البنوك	-	٢٠٠٠	٣٣
٢	ناجيل خصخصة البنوك العامة	ناصر محمد حسين	العالم اليوم	٢٨٤٩	٢٠٠٠/٦/٨	٣٦

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	طارق عبد العال
الموضوع الفرعى :	قطاع البنوك	رقم العدد :	-
المصدر :	"كتاب" النجاح وخصخصة البنوك	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠

خصخصة البنوك العامة الآراء المؤيدة والمعارضة

لاشك أن العد التنازلى قد بدأ لخصخصة أحد البنوك العامة خلال الفترة القصيرة القادمة ، وقد تم إدخال التعديل التشريعى الملزم لذلك ، وتأتى أهمية خصخصة البنوك العامة فى إطار تطوير الجهاز المصرفى وزيادة القدرة التنافسية لهذه البنوك فى ضوء التحديات المعاصرة (تحرير تجارة الخدمات المالية ، ومعايير كفاية رأس المال ، التعامل فى المشتقات ، وحصى الاندماج التى تسود العالم ، والدروس المستفادة من الأزمات المالية العالمية الأخيرة ، وتقديم خدمات البنوك الشاملة ... الخ) كما يتتبع خصخصة البنوك العامة مرونة أكبر لإدارة البنك فى اتخاذ القرارات المناسبة وحسن توجيه واستخدام الموارد وفقاً لأسس اقتصادية وفنية سليمة ، ولاشك أن نجاح تجربة خصخصة البنوك المشتركة (مثل البنك التجارى الدولى ، بنك مصر الدولى ، البنك المصرى الأمريكى ، بنك الائتمان الدولى) تدعم من الاتجاه نحو خصخصة البنوك العامة .

ورغم ذلك يوجد بعض الاعتبارات التى اختلفت الآراء بشأنها عند مناقشة موضوع خصخصة البنوك العامة وأهمها: -

- ١ - هناك رأى بأن يتم خصخصة البنوك العامة عن طريق شريحة المؤسسة مالية أجنبية كبيرة يمكنها أن تقوم بإدخال التطوير اللازم واستخدام التقنية الحديثة ونقل الخبرات فى مجال الابتكارات المالية والتأجير التموئلى وغيرها من الاتجاهات الحديثة . إلا أن هناك اعتراضات على هذا الرأى تتمثل من التخوف من سيطرة الأجانب على القطاع المصرفى وهو قطاع حيوى ، وخاصة وأن شبح الأزمة المالية فى جنوب شرق أسيا والبرازيل مازال ماثلاً .

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	طارق عبد العال
الموضوع الفرعى :	قطاع البنوك	رقم العدد :	-
المصدر :	"كتاب" اندماج وخصخصة البنوك	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠

ويدعم هذا الاتجاه أن رأس المال الاجنبى لا يهجم سوى التريج ، كما أنه يخرج بسرعة عندما يستشعر بيوادر أزمة فى دولة معينة يستثمر فيها أمواله ويون وجود أى اعتبار لانبيارات قد تحدث فى اقتصاد هذه الدولة ، إلا أنه من جانب آخر فإن وضع حدود للملكية أى شخص طبيعى أو معنوى قد يحد من هذا الأمر ، كما أن الشريعة التى يتم طرحها يمكن تقليصها لتحفظ الدولة بالنصيب الأكبر فى الملكية (٦٠٪) على الأقل كما هو الحال فى شركات الأبوية التى طرحت للخصخصة) خاصة وأن قطاع البنوك من القطاعات الحيوية كذلك فإن تدعيم استقلالية البنك المركزى المصرى وإشرافه الدقيق على القطاع المصرفى يساهم فى التقليل من أي آثار سلبية متعلقة بخصخصة بنوك القطاع العام ، كذلك اتجهت بعض الآراء إلى ضرورة أن يقتصر الاكتتاب فى أسهم البنوك العامة على المصريين فقط ، إلا أننا نرى عدم وضع قيود على جنسية المكتتب والاكتفاء بتحديد حد أقصى لنسبة ملكيته .

٢ - تثار مشكلة اختيار الوسيلة التى تتم بها عملية خصخصة البنك العام ، فهل تتم عن طريق طرح شريحة من الأسهم للمكتتبين أما عن طريق زيادة رأس المال أم عن طريق الاندماج مع بنك خاص آخر .

بداية يجب أن نوضح أن زيادة رأس مال البنك يرتبط بمدى كفاية رأس المال واحتمالات النمو المستقبلية . فإذا كان البنك مسوفاً لمتطلبات كفاية رأس المال واحتمالات النمو المستقبلية ضعيفة فإن زيادة رأس المال لن تكون محدية أما إذا كانت احتمالات النمو المستقبلية كبيرة وتوجد احتمالات لتوظيف أموال أكثر فى الأصول الخطرة مثل القروض والأصول الثابتة

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	طارق عبد المال
الموضوع الفرعى :	قطاع البنوك	رقم العدد :	-
المصدر :	"كتاب" اتعاج وخصخصة البنوك	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠

ومحافظ الأوراق المالية بغرض الاحتفاظ فإن أسلوب زيادة رأس المال قد يكون هو الأفضل .

٢ - يثار موضوع الشريحة التى يتم طرحها للخصخصة ، حيث تتجه بعض الآراء إلى أن هذه النسبة يجب ألا تتعدى ٣٠٪ وأن تتم بالتدريج ، خاصة وأن هذا الأمر يرتبط بالتخوف من قيام المودعين بسحب ودائعهم من البنك الذى يتم خصخصته فى ضوء نقص الوعى المتوافر لدى عدد كبير منهم ، ولذلك فإن انخفاض النسبة التى يتم طرحها للخصخصة قد يكون وسيلة لطمأنه جمهور المودعين بأن الأمر مازال فى يد الملكية العامة والتى تمثل عنصر الثقة والطمأنينة .

٤ - يثار مشكلة تقييم البنك وتسعير السهم عند طرحه للبيع ، فهناك عدة مداخل وطرق مختلفة للتقييم ولكل منها مزاياه وعيوبه (١) .

٥ - تتجه بعض الآراء إلى ضرورة تأجيل البنك العام قبل خصخصته وأنه يجب تأجيل عملية خصخصة البنوك العامة لحين إجراء المزيد من الدراسة .

٦ - يثار مشكلة توقيت طرح أسهم البنوك العامة فى البورصة ، ونرى أن اختيار التوقيت يجب أن يرتبط بحالة السوق ، وحتى لا يبدى الطرح فى توقيت غير مناسب إلى فشل عملية الطرح ، وهو ما قد ينعكس سلباً فيما بعد على باقى برنامج الخصخصة .

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	ناصر محمد حسين
الموضوع الفرعي :	من الناحية الاقتصادية: قطاع البنوك	رقم العدد :	٢٨٤٩
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٨

بسبب الديون الرديئة

تأجيل خصخصة البنوك العامة .. حتى إشعار آخر!!

تبادل الاتهامات بين البنوك والجهات المدينة

□ كتب - ناصر محمد حسين:
طرحت سوازلات البنوك مجدداً
لخضية الدين الرديئة للبنوك مرة
أخرى.. كشفت تلك اللوازل عن
ارتفاع مخفصمات الدين والبنوك
بما يؤثر على الجهاز المصرفي.. بل
يصل على تأجيل خصخصة البنوك
العامة حتى إشعار آخر!!
لجميع خبراه مصرفيون على أن
تصور الدراسات الائتمانية والخطا
في تقدير ضمانات القترضين مع
عدم متابعتهم وراء ارتفاع حجم
الدين الرديئة للشكوك في
تحويلها.
أشار على نجم مصفاة البنك
المركزي الأسبق إلى أن تراكم الدين
الرديئة أن يؤثر فقط على المراكز
المالية للبنوك بل يعمل على تعطيل
عملية خصخصة البنوك المعلقة التي
الكثرت ما تعاني من تلك الدين
الرديئة.
أكد فتحي يوسف الرئيس نائب
مدير البنك الوطني المصري - اليوم

أن الدين الرديئة أو للشكوك في
تحويلها لم تتطرق في يوم وأيلة بل
هناك شواهد كثيرة تثبت أن البنوك
تعد أيضاً سبباً في تعثر تلك الدين
نتيجة لعدم تعقبها في الدراسات
الائتمانية المقترضة وعدم متابعتها
بجدية للعمل وتخليص جانب الرديئة
على دراسة للخطر وعدم استخدام
القروض في الأغراض المتوقعة
لأجلها.

الموضوع الرئيسي :	الحفصة	اسم كاتب المقال :	ناصر محمد حنين
الموضوع الفرعي :	من الناحية الاقتصادية: قطاع البنوك	رقم العدد :	٢٨٤٩
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٨

المشاهد: هناك أيضاً قيام البنوك بالتحويل الكامل للمشروعات واستخدام التسهيلات قبل استيفاء الشروط والبالغة في الضمانات والغطاء في تسخيرها وتكرار التبادلات وعدم تجديد التسهيلات وكفالة للتكرار في دراسات الجبوى ومطابقة المعاد بالسداد مرة واحدة

دون مراعاة الظروف مع عدم متابعة حركة الحساب البنين وتركهم الفوائد والتدقيق في التفتقات التقنية وتكاليف مصادر السداد وعدم اختيار المبالغين في مصالح الاستثمار بعناية وثقة اضافية إلى حسن لدية المتوائم لدى رجال البنوك.

أشار إلى أنه على الجانب القليل هناك بلا شك أسباب تعود للأعمال خاصة للشركات العامة وقطاع الأعمال العام فاصحاب تلك الشركات قاموا بتقديم بيانات غير حقيقية عن النشاط مع عدم دراسة ظروف السوق المنافسة والتوسع غير المصوب وعدم وجود نظام محاسبي دقيق كذلك عدم وجود رغبة في السداد وعدم الالتزام بتنفيذ ما يطلبه البنك من مصالح وتوجهات.

المشاهد يوسف الباشا إن تضرر البنين لهم الأموال وراء خسائر البنوك خاصة أنها مستحقة إلى التنازل عن الفوائد على اللزوم مشيراً إلى أنه باستطلاع الربع الأول للعام المالي 2000 لاحظ زيادة مخصصات البنين وهو مؤشر غير مطمئن يتطلب أن تقف البنوك وقفة مع نفسها لتصويب أو ضماح تلك البنين عن طريق دراسات ميدانية من البنوك للبنين الكبيرة ودراسة نشاط الشركات والقسماء للتدقيق وعدم الاعتماد على التفتحات للبنين من الملاءم.

المشاهد أن المصالح الأول يتطلب امتناع البنوك في عدد محدود وتكوين كيانات اقتصادية عملاقة تكون قادرة على البحث والتدقيق

وتكوين ادارات متخصصة للائتمان مسئوليتها اكتشاف المخاطر قبل وقوعها مع الاستمارة بالخبيرات المروية القومية للخروج من أزمة البنين

أشار على نجم رئيس بنك الفتا الدولي ومساعدات البنك المركزي الأسبق إلى أن تراكم البنين للشكوك في محصيلها من شأنه تعطيل عمليات خصخصة تلك البنوك موضحاً أن المستثمر سيفقد شيئاً في تلك البنين ومن يتحملها ومن يقوم بمحصيلها في الوقت نفسه هناك هيئات وشركات تعمل للربحية بعد الخصخصة ولا تقوم بالسداد مثل هيئة السكا الحديد التي زابت من أسعار الشكوك عدة مرات وبطل للمسردين لعصف سنوات

بطلونها بسداد البنين. طرح نجم تصوراً عن إمكانية عمل مقايمة فيما بين الشركات العامة لتحمّل الشركات الربحية جزءاً من مديونيات الشركات الفاسدة!

أرجع لخصم فكرة للبنين العام لدية الشركة المعرفية تراكم البنين للشكوك في محصيلها أو البنين للربحية لأسباب تاريخية منها قزام البنوك العامة باتراض الشركات المملوكة وتخصيص بنوك معينة لتمويل قطاعات محددة لكل بنك ومن ثم قسماً معيناً من قطاعات الصناعة والتجارة والخدمات إضافة إلى تلحق الشركات لامتدة طوية في السداد لتتراكم لديها المديونية بالرغم من تحول بعضها للربحية.

المشاهد أن البنوك لفسترت لعمل مخصصات للفئة البنين والخلاف حالياً حول جدولة تلك البنين وتحديد فائده معينة عليها.

قطاع التأمين

الخصخصة
من الناحية الاقتصادية
قطاع التأمين

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	شدة تقييم اصول شركات التأمين	الجريرة	العالم اليوم	٢٧٨٧	٢٠٠٠/٣/٢٨	٣٨

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجريدة
الموضوع الفرعي :	قطاع التأمين	رقم العدد :	٢٧٨٧
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٢٨

مازق أمام الاتجاه لخصصتها

إعادة تقييم أصول شركات التأمين .. مشكلة تبحث عن حل

فرضت عملية إعادة تقييم أصول شركات التأمين نفسها على الاتجاه لخصخصة تلك الشركات.. اجتمع الخبراء على أهمية التمهيد بتكليم تلك الأصول.. أشاروا إلى أن القيمة الدفترية لهذه الأصول تقل بمراسل عن قيمتها السوقية الحالية.

أكدوا على الدور الكبير الذي لعبته وتكعبه تلك الشركات في الاقتصاد القومي.. مطالبين بأهمية دعمها لتستطيع المنافسة أمام طوفان الشركات الأجنبية القادمة لغزو السوق.

مؤج من قبل الأفراد وبالتالي من المصمم تمديد القيمة الفعلية فيها في الوقت الحاضر خاصة أن لشركات التأمين واجب قوس في المحافظة على أوضاع السكان داخل هذه المقار.

اقترح ذكرى إنشاء شركة متخصصة تتولى إدارة هذه المقار وتقييمها وتصفيتها وطرحها للبيع بأسلوب هذا الطرح بشكل لا يحدث أزمة لعل سوق المقار خاصة بعد اقتران قانون الزمن العقاري الذي سيمنح تأهيل شركات التأمين للعب دور تمويل حيوي وأساسي جنباً إلى جنب من البنوك.

أصول معقدة

أشار محمد الخير لأستاذة بالهيئة المصرية للرقابة على التأمين أن شركات التأمين لها

أشاروا إلى أن لخصصتها استثمارات شركات التأمين تجاوز 10 مليارات جنيه ولفاً لأحدث لمصالحات الرقابة على التأمين.. لجان متخصصة أكد أنور ذكرى رئيس مجلس إدارة شركة الفرق للتأمين أن عملية تقييم الأصول للملوك لشركات التأمين من عقارات وغيرها لا تمثل مشكلة كبيرة في ظل وجود لجان فنية متخصصة تقوم بتقدير القيمة الحقيقية الحالية لهذه الأصول التي تمثل اعياء مزايمة على شركات التأمين التي تتولى بنفسها عملية إدارتها على ج المستويات وقرابح أصولها المعقدة إلى زمن الحاضر بتوزيع الجزء الأكبر منها على شركات التأمين العامة الأرباح.

لشار ذكرى إلى أن مشكلة شركات التأمين في أن معظمها

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجريدة
الموضوع الفرعي :	قطاع التأمين	رقم العدد :	٢٧٨٧
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٣/٢٨

ممتلكات تجارية منتشرة في
أجزاء الجمهورية تقدر بملايين
الجنهيات، تمثل أصولاً مهمة
منها العقارات، ومطالبا بالحذر
الشديد عند إسناد إدارة هذه
العقارات لإدارة خاصة حتى لا
يشكل ذلك ضرراً بالمستدين من
الاستأجرين خصوصاً محدودي
الدخل والفئات التي حصلت على
مزاي نتيجة التنازلات السابقة من
خلال محاولة إخلاء الضمين
للزوجة وتاجيرها مرة أخرى
بأجارات مرتفعة وهو ما يؤدي
لارتفاع مستويات الأيجار بصفة
عامة وهو ما يتطلب تدخل الهيئة
المصرية كضمان للأمان للمستدين
آلية واسلوب التعامل مع هذه
العقارات.

أبو ميلاد كامل رئيس جمعية
التأمين التجاري على المشروعات
الصغيرة أعصية إنشاء شركة
متخصصة تقوم بشراء العقارات
من شركات التأمين بالقيمة
الدفترية ثم تقوم ببيعها على
مرحل على أن تدفع حصة
تأمين إلى شركة الدولة مما يمثل
عضواً بعاماً للاقتصاد القومي.

أشار ميلاد كامل إلى أن تقييم
تلك العقارات يحتاج إلى وضع
دراسة متكاملة لحصرها وتحديد
قيمتها التي تتفاوت طبقاً لواقع
المقار الجغرافي وحالته سواء
مؤجر أو خال فلا يقلل أن يتم
التعامل مع هذه العقارات بناءً

على قيمتها الدفترية التي تختلف
كثيرة في قيمتها الحقيقية.

طبيعة خاصة

لكد عمرو حسين رئيس إحدى
شركات تصفية الشركات ذات
استثمارات شركات التأمين ذات
طبيعة خاصة تتطلب الحذر عن
توظيفها في الأوجه المختلفة سواء
سندات أو أوراق مالية أو عقارات
لأنها تدور في محيطها عن حقوق
حاملة الوثائق التي تفرض على
شركات التأمين الولاء بالذلماتها
عند حدوث الضرر، وأشار إلى أنه
على مدار السنوات الماضية طالت
العقارات نسبة كبيرة من
استثمارات شركات التأمين وهي
القضية التي ستفرض نفسها بقوة
خلال الفترة القادمة مع إقرار
قانون الزمن العقاري وقانون
العلاقة بين المالك والمستأجر.

وأكد أن النشاط العقاري لم
يتراجع دوره كما يعتقد البعض
بل أن توازنات الاستثمار داخل
السوق المصري تمر بمرحلة
انتعاشية في ظل اليورصة الناشئة
وهذه استقرار سوق المال المصري
بعد، إلا أن قانون الزمن العقاري
سيشكل أحد المحطات الأساسية
لتطبيق القانون المطروح.

دعا حسين إلى تأجيل تنفيذ
عقارات التأمين حتى يتم
السوق خاصة وأن هذه العقارات

مملكتها مؤجر وبالتالي لابد من
وضع ضوابط صارمة بهدف
التقييم الحقيقي لهذه العقارات.

القيمة السوقية

طالب محمد عبد المنعم مدير
مركز الدراسات باكايمية التأمينات
للعلم الإداري بتقييم عقارات
التأمين طبقاً لقيمتها السوقية بعيداً
عن القيم الدفترية التي لا تعكس
معرفة من العقار لأن التقييم
الخاطئ لهذه العقارات يؤدي حتماً
إلى تقدير خاطئ لأسهم شركات
التأمين العامة عند عرضها للبيع.
أشار عبد المنعم إلى أن
العقارات الملوك لشركات التأمين
تشكل مواقع حيوية ومهمة وتقدر
بقيمتها المالية بالمليارات مما
يتطلب تشكيل لجان فنية على
أعلى مستوى من وزارة الاقتصاد
والهيئة المصرية للرقابة على
التأمين والأجهزة المركزي
للخصائص ومعه تتولى بيع هذه
العقارات تدريجياً لصالح الخزنة
المصرية مع توجيهها لخدمة
مشاريع التنمية القومية طبقاً
لأولويات خطط التنمية
الاقتصادية التي تحتاج إلى تمويل
باعتبار أن شركات التأمين لها
واجب أساسي في دعم
المشاريع القومية ولو بشكل
غير مباشر.

قطاع النقل و المواصلات

الخصخصة
قطاع النقل والمواصلات
النقل البحري

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
٣	ترسانة الاسكندرية من العممة الى الخصخصة	محمد السمودي	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٦٢١	٢٠٠٠/١/٢١	٤٠
٤	النقل البحرى : اسرار ماجرى لانتفاضة	زينب ابراهيم	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٦٢٢	٢٠٠٠/٢/٧	٤٢
١	روشة النقل البحرى	زينب ابراهيم	الاهرام الاقتصادى	١٦٢١	٢٠٠٠/٢/٢١	٧٨
٢	روشة النقل البحرى جد ام هزل	محمد مكي الدين	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٦٢١	٢٠٠٠/٢/٢١	٩٤

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	محمد السمودي
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

ترسانة الاسكندرية من "العمامة" للخصخصة

غمرتني السعادة والفرحة وأنا أتصفح العدد الصادر من مجلة "الاحرام الاقتصادي"، في ٢٠ ديسمبر الماضي، والذي خصص ملفاً كاملاً عن "النقل البحري"، وهو ما يبرهن على تفهم القائمين على شؤون هذه المجلة التخصصية لأهمية قطاع النقل البحري الذي يمثل عنق الزجاجة للاقتصاد القومي، لشكر أليف وشكراً لكتاب المقالات السبعة وهرتية من المهتمين بهذا النشاط وإن غاب عن قائمة الكتاب في هذا الملف الصديق الربان مندور صاحب الخبرة الملاحية الكبيرة والمطلع، يهمني، على الأحداث الملاحية والعالمية، وهو السبيل دائماً في الكتابة عن مشاكل هذا القطاع المهم منذ ٤٠ عاماً..

ومن بين هذه المقالات لقد برهن المهندس جمال أبو العزم على أنه على دراية كبيرة بمشاكل صناعة بناء السفن وأصلحها عندما شغني أمراض الفيل الأبيض القابع بالاسكندرية والذي، قدم، مليارات الجنيهات خلال سنوات طويلة، وما زال يواصل مهمته بالهدار الملايين وللأسف فبرغم أن الدولة لم تبخل بالدعم، بملايين الدولارات، علم، ترسانة السفن بالاسكندرية فإنه لا يوجد جدير بأمير لصيانة معداتها وأوانشها التي أصبحت نهياً للصدأ الذي يفترسها بلا رحمة بينما كان يمكن مقايمة غير الصدأ والقضاء عليه باستخدام مواد لا تتجاوز ثمنها عشرات الجنيهات، مع العلم بأن العمالة المطلوبة موجودة وتتقاضي مرتبتها من خزينة الدولة بالفعل!!

الموضوع الرئيسي : الخصخصة

الموضوع الفرعي : قطاع النقل والمواصلات

المصدر : مجلة "الإحرام الاقتصادي"

اسم كاتب المقال : محمد السمودي

رقم العدد : ١٦٢١

تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/١/٢١

واقعد التبانين الحزن والاسى عندما زرت هذه الترسات منذ سنوات ولاحظت الأعمال الذي لم يكتف بالمعدات الثقيلة فقط ولكن طلال أبرسا مختلف المباني، وحتى زجاج عابر الآلات لم يسلم من التكسير وقد نكر المهندس أبو العزم في مقاله الحالة التي كانت عليها وروشة إصلاح السفن التابعة لشركة بولغر البوسنة الخديوية وأود أن أضيف إلى مذكره ورشة أخرى صغيرة تابعة لمصلحة الموانئ كانت تقع من الغرب من وروشة الخديوية وكانت تقوم بصيانة معدات مصلحة الموانئ، من قاطرات وأتاش عاتمة والجبريد بالذكر أن الفريق بصرى يوسف حماد رحمه الله كان يمر على هذه الورشة باستمرار وكان يعرف كل العاملين بها باسماءهم ولكن للأسف هذه النوعية من الرجال من الصعب أن تتكرر.

كما كانت هناك الكثير من الورش الصغيرة الخاصة بـ وروشة كارليس وروشة واتسرين بالقرب من نهج ١٤ وورش أخرى بمنطقة باب الكراستة ملكة إستانسبور وغيرها كانت تقوم

بعمليات إصلاح شاملة للسفن من جميع الجنسيات وكان من الممكن تطويرها لتصبح نواة لمركز دولي لإصلاح السفن ولكن ما حدث هو أننا تسببنا في هروب أصحابها من مصر فصارت هذه الورش أملا.

والمهندس أبو العزم الذي زار الكثير من الترسات بمختلف الدول قد يخلق ممي بأنه لا وجه للمقارنة بين الحالة الحالية للترسات المصرية مثل حالة ترسانة الإسكندرية ومثيلاتها بمختلف بلاد العالم، ولا يستطيع أن انسى أول ترسانة المالية بهامبورج نعتبت الإثبات لتسليم بعض الأرقام من الشركة الألمانية التي كنت أعمل بها وكان ذلك في ربيع عام ١٩٥٩ واعتقدت أنني قد أخذت الطريق وبخلاف حقيقة أن المنطقة السكنية للمهندسين حيث الساتر النظيفة مرفوعة على الشيايك وقصاري الزرع موسوعة، وذكر أيضا إحدى الترسات للمنازكية الصغيرة التي زرتها في نفس العام وتديرها سبيسة متوسط العمر يعاينها أفراد من الأسرة وكل

الترسات من طرق ومباني وورش ومعدات وأحواض تيدو وكلتها سلمت لهم في نفس هذا اليوم بالرغم من أنها أنشئت بعد الحرب العالمية الأولى.

والتي أتساءل: إذا كانت الحكومة قد تلت فعلا مجهوداً لجذب الترسات العالمية ولم توفيق في مصالحها... فهل البديل هو الخصخصة بالكامل؟ ومن الذي سيخضع ملايين لجنهيات في ترسانة عتيقة يتطلب إعادة ترميمها ملايين أخرى؟ لذلك علينا أن ننظر إلى الحلول التي اتبعتها الدول الأوروبية في الستينات بعد أن احتكرت اليابان - ومن بعدها كوريا - صناعة السفن بالور.

وقضت على صناعة السفن بالور. نتكلم عن ترسات الدول الشيوعية التي كانت في أوضاعا تقزم الخيارات فقد تحركت هذه الدول للحفاظ على هذه الصناعة الاستراتيجية وعلى العمالة للدورة وسلمت الترسات التي كانت قد أعلنت إفلاسها إلى شركات لديها الخبرة دون مقابل. نعم دون مقابل - بشرط أن تستمر في العمل وتطور إنتاجها وتحافظ على العمالة وتتج من هذه السياسة إعادة الترسات إلى العمل ولكن في مجالات متخصصة جداً مثل صناعة سفن البحث عن النفط في أعالي البحار والمخيمات البحرية وسفن الخدمة لهذه اللصات والسفن الشلاصة وسفن نقل الكيماويات وخاصة سفن الركاب السياحية الضخمة والسفن المرسوعة جداً التي تنقل الركاب والسبارات بين الموانئ الأوروبية، وهناك فعلاً ثورة في إنتاج هذين النوعين من السفن كما نعيد الحديث من تركيا التي تمكنت حالياً حوالي ١٢٠٠ سفينة أغلبها بنى في الترسات التركية بشراكة مصرية بخمسة الحكومة وبإغاثات شراعية.

لذلك نتعشم أن ننظر الحكومة لهذه السياسات التي اتبعتها الدول الأوروبية قبل ربع قرن من الزمان ونقلها مع إضال التعديلات التي تشق مع حالنا بالاستعانة بأهل الخبرة من المصريين ومهمهم بالمال اللازم لهذه، في بناء عدد من السفن باتباع الطريقة النمطية حيث من المتوقع أن يكون هناك طلب على أنواع السفن الخفية (غير مرئية) لنقل البضائيات العملاقة وكذلك على السفن التي تقوم بخدمة المصناعات البحرية.

الموضوع الرئيسى :	المخصصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

غرفة ملاحه الإسكندرية :

النقل البحرى أسرار ما جرى لانقاذه

عسى مدى يومين ومن خلال ثماني جلسات استغرقت ورشة العمل - التي نظمتها غرفة ملاحه الاسكندرية عن النقل البحرى حتى القرن الحادى والعشرين - خدمة الاقتصاد القومى - المشاكل العديدة التي تترجمها الثماني المصرية ، وأهمها تعدد الجهات الأخرافطة والرأىة داخل الموانئ وانخفاض كفاءة الموانئ ، وارتفاع تكلفة تولى السفن وأهدار فترات طويلة من الوقت عند التعامل مع الشحنات الواردة والمصدرة ، وسوء المرافق والبنية الأساسية بها ، بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف التخزين ومعدلات الهالك للبضائع بسبب تعدد الجهات المتعاملة معها ، وارتفاع عدد وتكلفة الرسوم المطبوبة بل وارتفاع حجم وعدد الميناء التي تطلبها الجهات المختلفة لتحميلها.

وقد حدد خبراء النقل البحرى في ورشة العمل المطلب الأخرورية لارتفاع كفاءة أداء قطاع النقل البحرى ومنها تحديد اختصاصات هيئات الموانئ والقيام بالرسوم الاضائية الايقانون ، وتحديد جهة واحدة ومكان واحد لانتهاء الأبراج المرسى على البضائع ، تضم جميع الميناءات على الواردات والصادرات والتي تستخبر منها كافة الأجهزة الرأىة داخل الميناء حيث تصل نسبة ما تحصل عليه هذه الجهات الرأىة لفحصها إلى ١٠ ٪ من حجم الرسل ، والعديد من أنواع هذه الميناءات مرتفع الثمن ويصل سعر الكيس منها لفاة جنيه وكل جهة رقابية تريد الحصول على ٢٠ كيلو وأكثر لفحصها ، وخالت ورشة العمل أيضا بضرورة استخدام نظام البثلاث الالكترونى لتبادل المنفستو - بين الثوكيلات الملاحة والجهات الرأىة المتعددة حيث يتم تبادل المنفستو مع ٢٢ جهة رقابية ، بل وضرورة انزام كافة الثوكيلات الملاحة باستخدام هذا النظام.

على مدى يومين ومن خلال ثماني جلسات استغرقت ورشة العمل - التي نظمتها غرفة ملاحه الاسكندرية عن النقل البحرى حتى القرن الحادى والعشرين - خدمة الاقتصاد القومى - المشاكل العديدة التي تترجمها الثماني المصرية ، وأهمها تعدد الجهات الأخرافطة والرأىة داخل الموانئ وانخفاض كفاءة الموانئ ، وارتفاع تكلفة تولى السفن وأهدار فترات طويلة من الوقت عند التعامل مع الشحنات الواردة والمصدرة ، وسوء المرافق والبنية الأساسية بها ، بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف التخزين ومعدلات الهالك للبضائع بسبب تعدد الجهات المتعاملة معها ، وارتفاع عدد وتكلفة الرسوم المطبوبة بل وارتفاع حجم وعدد الميناء التي تطلبها الجهات المختلفة لتحميلها.

وقد حدد خبراء النقل البحرى في ورشة العمل المطلب الأخرورية لارتفاع كفاءة أداء قطاع النقل البحرى ومنها

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

[illegible][illegible]

تعددت التخصصات ميدان الموائع والغاز اللدوم
الأسفله إلى ثلاثين. وتتمدد جوده وأمدد مكان
البناء، الأنواع الحركي على إقتضاة. جميع
البيانات على الفورارات والاسارات ولتستخدمها
الفرجة الأولى للبناء، جوده تصل نسبة ما تحصل
عليه من الإقتضاة الفيزيائية إلى ٨٠ / من حجم
الهوائ. والمعمد من أنوعه من الإقتضاة
ويوصل حجم الكيلو منها إلى جنة على وجه تريف
الحصول على ٤ كيلو وأكثر لمساحة
والتي رتبه الإقتضاة أيضا ضرورية استخدام نظام
التبادل الكهرومائي لتبادل المقتضد من التوفر
واللحاجه الإقتضاة الفيزيائية حيث يتبادل
المقتضد مع ٢٢ جنة قابلية. بل وضرورية الزام كالة
التوفر الكهرومائي باستخدام من النظام

وقال اللواء محمد عبدالسلام المحجوب محافظ الاسكندرية يتفق في ان اصحاب الخبرة في التقليل الحرجي الذين هم في الوصول لتوصيات لكل جميع المشاكل التي تواجهها هذا القطاع الجيدوي يبعدنا عن التطور فذئبت الى الشخصية، بل إلى التوصيات والحلول التي تؤدي الى تعاطف عملهم وعائداتهم، وعائدات الدولة ايضا، وفي في

[illegible]

وكانت حيازة شري تقدم للعمل فيها وزارة النقل
في مدينة الخفجة ، وقد تم الانتهاء من نصف الطريق
بطول ١٢ كيلو مترا والاختتام على سبيلته العمل له
قيل ١/٦ القادم حسب تقديرات وزير النقل
والبحر اللواء محمد عبدالسلام المحجوب انه تم
الانتهاء العمل في ميدان النخيلة، وقيل ١/٦ القادم سيتم
انتهاء العمل في شارع القصص بما فيه من مباني وبذلك
تتكمّل المنظومة لتسهيل الحركة من ميناء الاسكندرية الى
داخل الدقي.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم المجلد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وقال الدكتور مختار خطاب : انمانا مجموعة من التحديات اهمها - واعدو ان يكن ذلك محور البحث في هذه الورشة

● كيفية تطوير النية الاساسية في الموانئ المصرية حتى تستوعب حركة التجارة العابرة وحتى تصبح موانئها موانئ مصرية متنافسة مع موانئ شرق البحر المتوسط ومن المنطقة ماثرها

● ضرورة تطوير الشركات التي تعمل على هذه النية الاساسية خاصة بعد صدور القوانين الاجبرية لتحرير أنشطة الخدمات البحرية بعد ان كانت هذه الأنشطة حكراً على نشاطات الحكومة . اصبحا الآن في خضم تحرير الشركات العاملة في مختلف أنشطة الخدمات البحرية، واصبحت لدينا شركات عامة في سبيلها للخصخصة والتحرير، ولدينا أيضا شركات خاصة يازم ان تمنح لها فرصة التنافس والكفاءة والعمل بقوة وفي ظروف افضل وبالنسبة للشركات العامة اوضح وزير قطاع الأعمال العام ان السياسة العامة للدولة في تحرير وخصخصة شركات أنشطة الخدمات البحرية العامة والتي تمت مناقشتها مع العديد من الخبراء والشركات الخاصة وقد وصلنا الى ان افضل اسلوب لخصخصة هذه الشركات هو منح حقوق الامتياز لشركات خاصة ومستثمرين من القطاع الخاص لتطوير هذه الشركات وإدارتها واستغلال أسطحتها خلال مدة طويلة قابلة للتجديد، أي ان الدولة لن تتخلى عن الملكية ولكن ستتخلى عن حقوق الاستغلال وحقوق التشغيل في شكل عقود امتياز طويلة، وهذا الأسلوب معروف وتم تطبيقه في بلاد عديدة، وهذا الأسلوب هو الأنسب لنا حيث انه يتيح الحرية الكاملة لإدارة هذه الأنشطة من قبل القطاع الخاص.

وهذا الأسلوب يقتضي تنظيم العلاقة بين هيئات الموانئ وهذه الشركات قبل ان تمنح حقوق الامتياز وحقوق التشغيل والاستغلال لانه حين تتخلى عن هذه الحقوق للقطاع الخاص لابد ان يكون لدينا نحن كشركات حاليًا قبل ان نقلها لابد ان تكون لدينا حقوق وعقود واضحة مع هيئات الموانئ، في استغلال المساحات والمخازن والأرصدة وعقود تتضمن شروطا والشعة نظليا للآخرين بشكل واضح، أي ان الاطار القانوني لابد ان ينظم به حتى نستطيع ان ننقل هذه الشركات لإدارة القطاع الخاص بسرعة حيث يجب الابتكار في ذلك، وورشه العمل هذه مناسبة فامة لمشاهدة هذه المشكلات والتصورات والقضايا لنخرج منها للتعبير مباشرة لان اشياء كثيرة تمت دراستها وهناك تصورات واضحة يمكن ان تناقش في ورشة العمل بحيث تنتهي إلى برنامج عمل تنفيذي محدد يجري تنفيذه فوراً حتى لا تتفعل عن ركب التحرير والتقدم والمالسة

لا بد ان نحصل الموانئ المصرية الى مناطق جذب للأنشطة المتعددة وان ن فكر في كيفية زيادة وتفعيل إنشاء الموانئ، الحافز وتشجيع عمليات التحية في نقل متجانتنا وسلعنا للموانئ الخارجية والدخلي، بجانب ضرورة العمل على تنمية هذه الأنشطة وخلق أنشطة لتسعين ونقل الحاويات، وتطوير شبكات النقل البري والسكك الحديدية لاستيعاب هذه الحركة وتنميتها كجزء من تنمية الاقتصاد المصري لانه بدون هذه الأنشطة وبدون تنميتها سوف يواجه النمو الاقتصادي والاجتماعي اختناقات

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات
المصدر :	"مجلة" الأهرام الاقتصادية
اسم كاتب المقال :	زينب إبراهيم
رقم العدد :	١٦٢٢
تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٧

ودعا الدكتور مختار خطاب حورا، النقل البحري لغسيرة دراسة ما يجري في العالم وأن يشعروا بالجزرة وللقوة خاصة في حينهم متميزة كما لهم ثروة مصر في هذا المجال، وطالبهم بضرورة أن سبق العالم ومنطقه الشريق الأوسط ليكون لنا مكان متميز في النقل البحري بأنشطته المتعددة باعتباره من أهم الثوابين العاكمة في القنو الاقتصادي

وأشار الدكتور يوسف بطرس غالى وزير الاقتصاد والتجارة الخارجية إلى كاتمة التي اقامها الدكتور محمود محيى الدين مستشار وزير الاقتصاد إلى أن نشاط النقل البحري من أهم الأنشطة حيث يسهم بنصيب متميز ورائع وشكل مباشر وغير مباشر في الناتج المحلي الأعلى فمخلا عن مساهمته المتميزة في حصيلة العملات الأجنبية حيث تشير بيانات ميزان المدورعات في السنوات الماضية إلى أن حصيلة الصادرات من الخدمات التي يتمى إليها قطاع النقل البحري تتجاوز ٢٧٠ من حصيلة صادرات مصر من العملات الأجنبية.

وأوضح أن قطاع الخدمات في مصر من القطاعات الرابدة التي تؤكد الدراسات المتطرفة القدرات التنافسية الكاتمة ليه وفي جميع مجالاته، وإذا كانت ظروف سائلة لم تسمح باستغلال هذه القدرات على القنو الأمثل فقد حان الوقت الآن لكشف عنها واستغلالها في النقل بصورة، ويعتبر قطاع النقل عصب الحياة الاقتصادية في أى مجتمع من المجتمعات نداء، مسعة للسكة الحديدية أو القائمة طاراً أو سبنا، هو بؤرة جاذبة للعمران والتقدم، كما أن نقل السلع والخدمات من حياة النشاط الاقتصادي، وتزداد أهميته والتركيز على علاقته بالصادرات، ولذلك فتقوية السكة اليوم نمو تشبيط الصادرات واعتبارها مسة حياة أو موت لا يمكن أن نمتوره توجها فاعلا دين دعم واضع وارتناس، نسلمى بقطاع النقل، ولا يتم إلا بمنظومة متكاملة ذات قدرات تنافسية في نقل السلع والخدمات، حيث أصبح المكان الذي السامة يتنافس يوما بعد يوم كنسبة من التكاليف الإجمالية للسلع وأصبحت عناصر التكلفة الأخرى مثل النقل والتخزين والتعبئة والتخفيف ذات نسبة متزايدة لتصل في بعض الحالات إلى ما يتراوح بين ٤٠٪ و ٦٠٪ من هذه التكلفة وقد اوضحت الدراسات التي قامت بها الأجهزة المختصة ومنذ تطبيق برنامج الإصلاح الاقتصادي الأهمية القصوى التي تحتلها كتلة النقل في كافة مراحله على النشاط التصديري والتأكيد أن نشاط النقل البحري على قمة الأنشطة.

وليس فريفاً أن يكون نشاط النقل البحري محل هذا الاهتمام المتزايد في مصر فهذه النشاط تاريخ حائل ومشرف بالإنجازات إذ يحايل هذا القطاع وصفاً لكمة الاستفاد من الواقع للتصدير بين قارات العالم وفى قلب مرات نشاطها الرئيسي

وأضاف الدكتور محمود محيى الدين : لقد بدأ تطوير هذا النشاط منذ أعلن الرئيس مبارك في منتصف الثمانينات في المؤتمر القومى الأول للتصدير عن شروية الانعام بمشكلات النقل البحري وتطويرها بما يتوافق مع الامية التي يحتلها النشاط التصديري في مصر.

وقد اتفمح لدارسى في قطاع النقل البحري أن التكنولوجيا الخاصة بالتجارة الحرة تشهد تديبراً ملموساً وسريعاً في العالم ورجال الأعمال - مستوردين ومصدريين - يسعون إلى التكلفة الأقل للحصول على الخدمة التي تقدمها التجارة الخارجية عن طريق النقل البحري وخاصة في العناصر المتعلقة بمعامل الوقت ورسوم النقل والتداول ولعل من أبرز العوامل المؤثرة على النقل البحري عامل الزمن في التعامل مع السفن والماريات وهو ما يعطى للزمنى سمعتها مع خطوط النقل الخطية

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وتوضع الاتجاهات الحديثة في مجال النقل البحري ان هناك اتجاها متسارعا في التحول من الشحنات العامة الى شحنات الحاويات والاتجاه السائد حاليا هو بناء سفن حاويات تتميز بخصامة الحمم فيما يسمى سفن الالم فخدمة التجارة المتزايدة للشحنات العامة وقد ارتبط بذلك ايضا تطور في اللوانى البحرية ليزتزايد نصيب موانئ الحاويات البحرية لتتعامل مع هذا التطور في حركة النقل البحري وبصفة التجارة العابرة. وقد فطنت مصر الى هذا التطور فشرعت في راساء فروعها لشروع عملاق هو مشروع ميناء شرق بورسعيد البحري ولا يفوتنا اهتمام بهذا التطور الى اعمال موانئ ذات سمعة عالمية مثل ميناء الاسكندرية فكذلك تعمل في إطار منظومة متكاملة ليعضها البعض

ويتصف النمط التطوير في النقل البحرى بطول المسافات بين اللوانى البحرية مع وجود خطوط نقل مغنية بين هذه الموانئ، واللوانى الأقل أهمية، ويشهد هذا القطاع تقدما سريعا في تكنولوجيا النقل باستفد من البرداحة خاصة الحاويات البردية في نقل السلع الزراعية والمحاصيل البستانية، ويتهيز هذا القطاع أحد قطاعات تم تسميتها في وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية بجانب قطاع المنسرجات والملابس الجاهزة بانهمما قطاعان

حاضران فورا لاجداث نللة في نشاط التصدير، وبذا لا يعنى ان القطاعات الأخرى ليس لها أمل فيها ولكنها تحتاج الى جهد اكبر، ولكن قطاع السلع الزراعية والمحاصيل البستانية والملابس الجاهزة والمنسرجات، البيرة الضميمة فيها حاضرة ويمكن استغلالها فورا، ويتطلب هذا التسرعة في تطوير وسائل النقل وما يرتبط بها من انشاة.

واشار الدكتور محمود محبى الدين ان هنالك اتجاها متزايدا الى اسلوب نقل البضائع من الباب الى الباب من خلال جهة مسؤولة عن تقديم هذه الخدمة، الأمر الذى يعكس في جميع درجة الاعتماد في التقييم والتسلم بالحدال الزمنية المقررة وتسوية للتطلبات التقييمية. ومن التوقع ان تزداد قوة المصوب حتى مع ضخامة احجام السفن بفضل الجهود المبذولة في تطويرها واعتمدا دائما في الاعتبار ان نجاح للوانى المصرية يعتمد بدرجة اكبر على لحوال السفن فيها ودرجة التنافسية التي تتمتع بها ميثان للوانى المصرية والجهات التي تقدم خدماتها.

رغم تأخر وزارات النقل البحرى في الاستجابة لهذه التطورات فعملت منذ بداية الانشراك الاقتصادي على خطط خمسية تضمنت وضع السياسات الاصلاحية لتطوير خدمات النقل البحرى في مجالات مختلفة على رأسها تطوير الاطار التشريعى للنظم، كما شهدت على الآونة الأخيرة تعميلا في تسميم الاطار القانونى لتسهيل تدفق ميثان للوانى في عتدو أدرة مع القطاع الخاص الذى يهتم بمستويات الادارة والتخطيط للوصول الى تشكيل كلة مروع العمليات اللوانى دون لخلال بالوقاعد التي تحكم تنظيها هذا القطاع الجوى المؤثر في النشاط الاقتصادي

وبعد الجهود المبذولة في التطوير والارتقاء بهذا القطاع العميدى تلتى متوالمقا مع للتزايد المستمر في التجارة الدولية للخدمات ومع ما أوفرتة جولة لوجيواى من لتفاف خاص بها تحت عنوان الاتفاقيات العامة لتجارة الخدمات (جاتس) وقد اعطت الاتفاقية الدول الاعضاء الحق في اختيار القطاعات التي ترغب في ابراراجها في للقطاعات البحرية وقد تقدمت مصر باربعه قطاعات من بينها قطاع النقل بما فيه قطاع النقل البحرى، وقد التزمت مصر بالسماح بإنشاء شركات مشتركة لنقل البضائع والركاب بشرط ألا يقل راس المال للمصرى فيها عن ٥١٪ من لجمالى راس مال الشركة، ولا يقل حجم العمالة المصرية فيها عن ٩٥٪، وايضا السماح بإنشاء شركات مشتركة لشروعات تطوير اللوانى بشرط ألا يزيد راس لال الاجنبى فيها على ٢٥٪ من الاجملى.

ويجوز العمل بشكل عام في اصلاح قطاع الخدمات بما فيها قطاع النقل حتى يمكن الاستفادة من الطورف المالية في ترميم الخدمات وحتى يمكن ان نواجه المنافسة المتزايدة من الخدمات الأجنبية في هذا المجال.

واكد ان الدراسات المتخصصة تشهد تطور ملحوظا في هذا القطاع الهلب، وكما تلتى في ذات الوقت مامور محددة منها ريادة طلة اللوانى من خلال تسيوات للوانى الجافة، ومن خلال اعداد برامات جدى وبفئة وشاملة للاستشارات للطلوة لتوسيع اللوانى وتجهيزها.

كما توصى الدراسات بتخصيض زمن لتخضر في التعامل مع الشحنات الواردة والتسوية لته ان يكون هناك تمييز دون استيراد، وذلك من خلال اجراء اصلاح جمركى واتباع تكنولوجيا جديدة تعتمد على قاعدة بيانات دقيقة يتم تبادلها الكترونيا، وتحسين ادارة الحاويات الفارغة وتعميم كافة عمليات الشحنات العابرة، كما تدعو الى تطوير الرافق وخدمات القينة الاساسية التي تتشابه انشغالها مع اللور الذى يقوم به لقطاع النقل البحرى، بالإضافة الى ضرورة تدعيم قدرات التماسن العامل في هذا القطاع حتى تترتب هذه الجهود نفعاً.

والشار الى اسهام القرات للشفعة وكوارها المختلفة في مد هذا القطاع لعموى بالكرات الطوية والقدرات الفنية المختلفة والتكنولوجيا للتطوير فيما يصر في الاقتصاد بالقررات الخارجية. واكد انتهاء عهد الجزر للتمرة، وان بين الشفافية والتمسيع واحترام التخصيص والسعى الدوب لدم

لكفاءة تسقط اسس العدالة الاقتصادية وتهدو موارء مالة وتيسيع على الافة فرص في اولى بها راجد. انه من هذه لرحلة العامة من تطورا الاقتصادية نمل فيها بسياسة اقتصادية متزنة تسبى من خلالها الى تحقيق الاستفادة القصوى من عبقريه الكنان ليدان بما باله لا يقتصر عن مكارهاشاهد الانسان لعموى .

الموضوع الرئيسي :	المخصصة
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات
المصدر :	"مجلة الاحرام الاقتصادي"
اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
رقم العدد :	١٦٢٢
تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

سبلات النقل البحرى

واكد الدكتور ابراهيم المصري وزير النقل والمواصلات ان صناعة النقل البحرى تعتبر عنصرا اساسيا فى تنمية الاقتصاد القومى والتجارة الخارجية. وقد قامت الوزارة بالانضمام لتطوير اللوانى واتشاء موانى جديدة على اعلى مستوى من التكنولوجيا والادارة مستفيدة فى ذلك بالخبرات الاجنبية العالمية

تتكون اللوانى المصرية موانى جانبية للخطوط للملاحة العالمية وتشجعا لمشاركة القطاع الخاص فى الاستثمار فى هذه المشروعات الدولية. وقد تم طرح انشاء محطات التداول وإدارتها فى مناقصات عالمية بنظام B. O. A. ، بمشاركة القطاع الخاص المصرى مع الشركات العالمية والاجنبية فى انشاء هذه المحطات علاوة على صدور القوانين والقرارات الوزارية اللازمة لمشاركة القطاع الخاص فى تغطية جميع انواع الخدمات البحرية داخل اللوانى ، وقد اقامت هذه الشركة كثيرا من الاتصال وشار وزير النقل الى وجود بعض المشاكل فى قطاع النقل البحرى الان بدراستها واليجاد اسلوب عملى لواجهتها. وتعدى للقرارات المطة لهذه المشروعات بما يتضى مع التجربة التى نت من تاريخ صدور هذا القرار . واكد ان المشروعات التى تناقشها ندرة النقل البحرى اليوم سواء من حيث دور الجمارك والجمارك الرقابية فى تصميم اداء اللوانى المصرية او من تطوير القوانين التى تؤثر على نشاط النقل البحرى لتلائم ثبات السوق او من تأثير إدارة اللوانى على اقتصاديات النقل البحرى او موضوع تطوير اللوانى المصرية لتواكب اللوانى العالمية .. موضوعات عامة تدرى مناقشة صناعة صناعة النقل البحرى المصرى

وتناول الدكتور ابراهيم المصري السبلات التى تواجه قطاع النقل البحرى ومنها:

- ان تولين السفن من وإلى اللوانى المصرية قد تكون على احيانا من اللوانى الحظية بها والذى تنقل منها ولها البضائع لاسافات مماثلة.
- تكلفة تداول البضائع بمعظم اللوانى الحظية او

العالمية

- بالاسكان زيادة معدلات الشحن والتفريغ باللوانى المصرية بنسب متفاوتة من المعدلات المرجوة حاليا
- فترة الافراج عن البضائع المصرية مدة غير قصيرة مما يسبب لتأخير كثير من البضائع بها من ٥٥ إلى ٢٠ يوما وكذا بسبب زيادة فى تكاليف التخزين ومعدل الهالك للبضاعة وتلك تعتمد للجهات التى تقوم بعمليات الافراج مثل الجمارك ، والمحرر الصحي، والمحرر البيطرى ، والمحرر الزراعى، والرقابة على للمنصفات، ووزارة

الاتصالات والشريعة والجزوات ومن الدولة. كما تستغرق نسبة تحوية البضائع من اللوانى المصرية إلى ٢٠٪ بينما هذه النسبة فى اللوانى الحظية تصل الى اكثر من ٨٠٪ مما يسبب خسائر كبيرة للاقتصاد القومى . وتطلب بضرورة مواجهة هذه السبلات بأسلوب علمى لان المعامات تتكلف اعداء مالية كبيرة للمحافظة على وصيد كبير من المواد الأولية وقطع الخبز التى تستورد من الخارج. كما تتحمل المصاريف زيادة فى تكاليف المخزون يعمل طريقا لتخفيضات البنك الدولى إلى ٢٠٠ مليون دولار

ولشار إلى ضرورة خروج توصيات من هذه الندوة تميز متخذى القرار على اصدار للقرارات اللازمة ووضع الامور فى تصامها

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

روشة لعلاج أمراض ميثاء الإسكندرية

وتناول اللواء، **حليم القاضي** رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية للمشاكل المعقدة التي تعاني منها الموانئ المصرية وأشار الي أن هذه التغييرات ألقت بمسؤوليات جديدة

على عاتق غرف الملاحه المصرية تجاه صناعة النقل البحري يوردها المؤسسة التي تمهده وترعى مصالحه وتعتمد على إعداده لوجستية التعديلات المالية، وعرض رؤية غرفة ملاحه الإسكندرية للفروض بصناعة النقل المصري في مجال القنارات، والقرارات الإدارية المتعلقة بالصناعة - توحيد المستويات ببنيات الموانئ - تطوير العمل بالموانئ القديمة - مجال السياحة البحرية - ميثاء الإسكندرية الذي يعاني من عدة مشاكل - التلوث والبيئة - التحولات - أسكك المدينة العقل النهري

مقترحات لتطوير الموانئ

وأشار الدكتور **إسماعيل مبارك** مستشار البنك الدولي الي أن الموانئ المصرية تحقق نقاشاً في موازنتها حوالي ١٨٠ مليون دولار والشركات العاملة بهذه الموانئ تحقق ما بين ٧٠٠ و ٢٠٠ مليون دولار والرقم غير معلوم بالضبط ولكن تكلفة التكاليف الدوائل التي تحدث عنها الدكتور المصري وزير النقل تكلف الاقتصاد المصري ما بين مليار ومليار و ٢٠٠ مليون دولار سنوياً أي أن هناك فارقاً بين ما تكسبه الموانئ والشركات العاملة وما يتحمله الاقتصاد المصري وهو كبير جداً ، وهذا حسب تقدير البنك الدولي. وأوضح أن أسباب ارتفاع الفناون رابع في طول فترات الانتظار التي تتعامل مع الموانئ المصرية ، تعقيد الشحن - صعوبة عمليات السماح للسفن بالمخول إلى الميناء - عدم الالتزام بالمواعيد ، حتى أنه يصعب على السفن وشاحني البضائع ومستقبلها اعداد الجداول لاستقبال البضاعة .

كذلك السفن تتعامل مع جهات عديدة في مصر من حجر صمعي ، زراعي ، ميناء الموانئ ، أمن الموانئ ، طاعة زرية وغيرها ، وهذه الهيئات لا تتسق فيما بينها لإصدار التصاريح اللازمة لمخول السفينة للميناء ، وقد تستغرق الإجراءات عدة أيام إضافة الي أن السفينة نفسها قد تكون مستوفية لأوراقها نتيجة قصور في التوكيدات وإصحاب السفن نفسها ، لكن من الصعب حصر كل هذه العوامل ومطالبي، دراسة مستفحضة عنها لأن ارتفاع الفناون بالموانئ المصرية يكلف الاقتصاد المصري مبالغ طائلة سنوياً

أيضا ارتفاع تكلفة مرور السفن بالموانئ المصرية مقارنة بالمجاريه لها والمالية مشيرة الي أن البنك الدولي قدر أن تأجيل مرور حاربه ميثاء الإسكندرية بـ ١٥٠ دولاراً ميثاء تكاليفها ميثاء الميناء ، وأخر الهيئات الأخرى ، وهناك تكاليف غير وصية لأحد لها ، وهذا غير موجود عليا ، وفي مصر مرجعه لتضارب الجهات ما يقل من عدم المساهمة مع أنها تقول أن التعريفات والرسوم التي يتم تحصيلها في الموانئ المصرية أصبحت بعد تخفيضها في مستوى مبالغتها بالموانئ المالية إلا أن تضارب الجهات والتكلفة غير الرسمية وتكلفة الانتظار والتخزين ومعدات الشحن والتفريغ التي قد تزيد ، كل هذا وأهمها عى ميثايتها حاليا وهذا يصعب عليها الخامسة

وإضاف أن من المشكلات التي تواجه مصر عمليات التفجيرة حيث أن كثيراً من المصدريين والمستوردين المصريين يقضون ثل بضائعهم القليلة لتجارية كضائع غير محمولة وهو أسلوب خاطئ من ثل المصانع ، ولا يتماشى مع التطور العالمي ويكلف الاقتصاد المصري حوالي ٦٠٠ مليون دولار خسائر في النقل سنوياً لأن نسبة البضاعة الملاحه لينا ٢٠ ٪ والمطوب أن تكون ٨٠ ٪ وأسباب ذلك تحتاج الي دراسة لاعاد الأسلوب الأمثل والتطوير ولابد من إعادة النظر في كسرة القرارات والقوانين الخاصة بالموانئ ، مع ربط الموانئ المصرية بالأجهزة الميناء داخلها وخارجها من خلال الأجهزة للتطوير والمستخدمة من كمبيوتر وحاسب الي مع أهمية تخفيض قيمة الاشتراك في هذه التلقيم لتشجيع الاشتراك فيها .

وأشار الدكتور **إسماعيل مبارك** عدة توصيات طلب بتنفيذها خلال شهرين على الأكثر ، وهي : أن توضع السلطة الممنوحة لرؤساء ميثاء الموانئ لتشمل جميع العاملين بالأجهزة الفواة التي يتأخر إقصاها داخل الميناء فيما يتعلق بتنفيذ أبحاث وقرارات

مجلس إدارة الهيئة أو قراراته التي يلوها فيها المجلس - يطر قضائي أي رسوم أرشاحل خدمات تحت أي مسمى ميثا عدا الرسوم الجمركية وذلك من أي جهة لها علاقة بالعمل في الميناء ، إلا بقائين ، أو بوالفة مجلس إدارة الهيئة واعتبارها من وزير النقل .

١ . استمرار العمل بالموانئ ٢٤ ساعة يومياً دون تعطيل أي مقاليل يزيد من التفجيرة التي يجرها مجلس إدارة الميناء ، والمتحدة من وزير النقل من التعامين مع الميناء ويتفق ذلك على جميع الجهات التي لها ميثاين بالميناء وترتبط حركة تداول البضائع بهم على أن يتم الإعلان عن تسعيرة هذه الخدمات .

كما أشرت د. مبارك توصيات أن تتخذ علي المدى للتوسط من ٢ - ٩ شهور تتمثل في : ١ . تقوم ميثا الموانئ بدور الملك ويجب إعادة هيكلة هذه الهيئات من هذا النطلق .

٢ . تحديد علاقة الحكومة ببيئات الموانئ علي أساس أن كل ميناء يتغير هيئة مستقلة يكون بمثابة كيان له اكفاء ذاتي .

٣ . مراجعة وترشيده نظم التفجيرة ، بحيث تكون لكل ميناء ميثاء مصرية في فرض الرسوم والتعريفات التي تكل الكفاءة ذاتي الميناء ، وبحيث لا يؤثر ذلك سلباً علي اجتذاب عملاء الميناء أو علي ربحية شركات خدمات الموانئ .

٤ . إعادة الهيكلة المالية لتطبيق نظم الحاسبة التجارية .

٥ . حل مشاكل المالية التي تؤثر علي الإنتاجية بالموانئ .

٦ . وضع نظام موحد للموافقات مرتبط بتفريده الانتاج وزيادة الانتاج وإدخل .

الموضوع الرئيسي :	الخاصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

مناقشات وتعليقات

الريان وسام عباس حافظ بهيئة قناة السويس :
يتعامل الركاب الذي يدخل الميناء مع جهات رقابية عديدة
لدرجة ان القبطان لا يعرف ما هو المطلوب منه علي وجه
الدقة.

كما تقدم التوكيل اليه عمدا كبيرا من الأوراق للتوقيع
عليها للمرور في قناة السويس، وإذ كان لقرار وجود غمرة
عمليات تحت إدارة وسيطرة رئيس هيئة الميناء، أو رئاسة
هيئة قناة السويس تقوم بتسيير كافة الإجراءات وإمانيها
حتى لا تكون هناك فرصة لوجود تصورات شفعية تكون
سببا في تعطيل الركاب أو الإجراءات وسوف يؤدي وجود
هذه الفترة الي سرعة إنهاء الإجراءات وتطبيق التكاليف
المطلوبة.

د. اسماعيل مبارك هذا الاقتراح جيد ويمكن دراسته
لأن ميناء بورسعيد به تدخل لجهات عديدة، يتطلب
ضرورة تحديد وتوضيح الاختصاصات بين هيئة قناة
السويس وهيئة الميناء حيث تتوزع الاختصاصات هيئة ميناء
بورسعيد فجزء منها تابع لهيئة قناة السويس وجزء آخر
تابع للميناء، ولذلك فهذا الاقتراح جيد يمكن ان يتفهمه
رئيس هيئة الميناء عندما يعرف ما هي حدود مسؤولياته.
مدير حسابات شركة السلام للتقليل البصري: اذا كان
كل ميناء له حرية في تحديد التعريفية الخاصة بها، سوف
يؤدي ذلك لاي ارتفاع التعريفية في حالة عدم وجود
منافسة وذلك فلأبد من وجود ضوابط على ذلك.

د. اسماعيل مبارك. للتنافس لابد من وجودها، وإذا
رفع ميناء التعريفية أكثر من حد معين لسوف تتركه
الركاب وتنقلب الي الموانئ المجاورة له، ولابد أن نشجع
ذلك، وفي نهاية العام سنتم محاسبة رئيس هيئة الميناء من
أداء الميناء ككل وعائداته، ولهذا فالتنافس ضرورية.

مطرب تمثيل قانون إنشاء هيئة ميناء بورسعيد بنقل
عمليات الأرصاد لسفول وخروج السفن بمعرفة مرشدين
وقاطرات من هيئة الميناء لتسريع التنفيذ وتقليل التجمك
هيئة قناة السويس في هذه العملية الحيوية التي تخضعها
هيئة قناة السويس بمواعيد القوارق، في حين أن التجارة
منذ صدور قانون هيئة الميناء وحتى تاريخه أن الهيئة
تستجيب للتقنية الشرقية في دخول وخروج حوالي ٩٠
من السفن.

د. اسماعيل مبارك الآن وفي الماضي أيضا قناة
السويس لها الأولوية الأولى حيث تساهم في زيادة الدخل
القومي، كما أن تنظيم الملاحة في ميناء بورسعيد مسئولية
كبيرة يصعب تسخيرها وذلك لهيئة قناة السويس هي
المسئولة عنها، واعتقد أن هذا شيء مقبول بالنسبة الي
تحقيق من الملاحة بها، وقد يحدث أحيانا تغيير مواعد
مرور القوارق وأحيانا تعطيل المركب من شرق التقويمية
وأحيانا أخرى من غرب التقويمية، ولهذا فالتحكم في
الركاب أمر هام جدا لأن حدوث أي حادث يتسبب في
توقف العمل في قناة السويس وهذا شيء خطير.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة الأهرام الاقتصادية"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

الأواء صالح عبدالوحد رئيس عرفة مديرة نملاحة :
يمكن فعلا تخفيض تكلفة الشحن والتفريغ للمحاويات ولكن
كل شركة لها مستهدف لابد أن تتحقق في مبرراتها
بصرف النظر عن تأثير ذلك على الاقتصاد القومي ولذلك
تتجه الشركات لزيادة أسعارها، أيضا من أسباب ارتفاع
التأخير تكلفة الواتى ومنشآت القاطرة رغم تطور السفن
الحديثة، ولا فرق بين النقل والقاطرة حيث يتم حساب ما
يتم فقده على السفينة ويحاسب قيام شركات الشحن
والتمريغ الخاصة بخفض تكاليف الشحن والتفريغ
الرسمية، وعلى عمال الشحن تقاسم الأرباح من عزاء
النقل.

د. اسماعيل صيكر: لابد أن يتم خفض تكلفة الواتى
ولتحقيق ذلك لابد من إعادة النظر في القوانين والوائح
والقواعد غير اللائق منها، أيضا المنافسة ستؤدي إلى خفض
تكلفة الواتى لأن الشركة التي ستوفر أسعارها سيترجع
عاملها إلى الشركات الأخرى التي أسعارها مناسبة.
الهندس مروان المعملا: ما هو دور البنك الدولي في
المساعدة في تطوير الواتى المصرية مثل تمويل وتطوير
وتحديث العمل بالواتى، وتجميع وترتيب الجهات الرقابية
وإنشاء المعامل المركزية وتطوير عمل المصارف، البنك
الدولي يمكن أن يمول أى مشروع ويمكننا أن نستعين به
من الآن.

د. احمد عبدالمصطفى باكانيمية النقل البحرى :
الواتى الجديدة التي سيتم إنشاؤها سواء في شرق
التفريعة أو شمال خليج العقبة حصلت على شكل خاص
في الإدارة وتساوى من هل الواتى الحالية سيتم
شكل الإدارة بها أم ستبقى كما هي؟

د. اسماعيل صيكر: بالنسبة لبناء شرق التفريعة لم
يتم عمل هيئة لبناء لها حتى الآن، أما الواتى الحالية
فلابد أن نتحسن إدارتها حتى نستطيع أن نتنافس مبناء
شرق التفريعة، والفروض أن كل ميناء له الحق إذا تم
تطويره وأصبح هيئة مستقلة أن تستعين بأى خبرات
تحتاجها أو بكمب إدارة يساعدنا كما أن يكون لبناء
محددا بلواتين

لماذا لم يطبق قرار وزير المالية ١٣٦٨ حتى الآن؟
وحدث تحسين أداء الواتى المصرية من خلال دور
الجمارك والجهات الرقابية كانت الورقة التي أعدها كامل
النجار رئيس لجنة المصارف بجمعية رجال أعمال
الاسكندرية والهندس حسام لهيطة رئيس لجنة النقل
بالجمعية.

وأوضحت أن الواتى المصرية بها تكس مستمر في
الخدمات أصبحت منطقة تخزين ولبست ممرًا سريعًا
حيث تكثف الحافرة للموا داخل لبناء، لمدة ٢٢ يوما في
المتوسط من أنها منذ عام ونصف كان المعدل ٢٠ يوما
وفي الواتى المجاورة لا يزيد المعدل عن ٧ - ٢ يوما وأن
طول مدة التخزين يضر بالمنتج المحلي والمستورد والمصدور
والمستهلك.

أما الإجماع المالي فله مجموعة نظم وساليب متعارف
عليها (best common practices) في مختلف
تحسين الأداء مطبقة في دول كثيرة متقدمة ونامية وفي
الدول المجاورة للناتجة لأمم مثل (إسرائيل، الكويت،
تركيا).

وطالب المهندس حسام لهيطة بضرورة اتخاذ عدة
خطوات هي:

« تطوير كل من نظام العمل داخل الواتى لتسهيل عمل
المصارف والجهات الرقابية والجهات الحكومية الأخرى
والإعتماد الكلى على نظام الحاسب الآلى مع التوسع في
تطبيق نظام السحب المباشر وتطوير نظام الترانزيت

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المجلد :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

« إعطاء مميزات خاصة للمشروعات الاستثمارية الكبرى
 « تطوير وتوحيد نظام العمل بالجهات الرقابية
 « اتصال مباشر ومستمر بين وزارة النقل ومصلحة الجمارك والجهات الرقابية
 وأوضحته الورقة كذلك نظام العمل بالجمارك مشيرة الى أن التخليص على البضائع وخروجها من الميناء يتطلب ٢٢ امضاء وفي البلاد الجارية يحتوى الإقرار الجمركى على ٤ - ٤ امضاءات على الأكثر كما انه لم يبق قرار وزير المالية ١٣٨٨ / ٩٦ باستخدام إقرار مستخرج من الحاسب الآلى به ٦ امضاءات بدلا من ٢٢ وتطور نظام العمل بالجمارك فلا بد من توسيع قاعدة المكاتب الخارجية الموصلة بالجمارك عن طريق الحاسب الآلى حيث لا يوجد سوى ٤ شركات كبيرة تم توصيلها لأن تكلفة التوصيل ١٥٠٠٠ جنيه وهذه غير معلومة يجب استخدام أجهزة خاصة يتم تركيبها من مصلحة الجمارك .

مناقشات وتوصيات

وقد عقب محمد إبراهيم ابو شعيب رئيس مصلحة الجمارك على دراسة لدراسة لدراسة الجمارك والجهات الرقابية في تمهين أداء الموانئ المصرية فقال: يوجد واجب على الجمارك عند الافراج من بعض السلع بحسن عليها عرضها على الجهات الرقابية قبل الافراج عنها، ويوجد العديد من الجهات الرقابية قبل الافراج عنها، ويوجد العديد من الجهات الرقابية التي لا يوجد لها ممثلون في الميناء، وإن وجد لا تكون له الصلاحية في تقرير نتيجة الفحص، وهذا يؤخر الافراج عن البضائع، ولهذا يطالب رجال الجمارك بأبعاد من يجمع الأجهزة الرقابية جميعا، مزيد جميع الامكانيات للمصلحة ومعامل الاختيار، ولهم الصلاحية في تقرير النتائج توفيراً، ونص بمصاد إنشاء مثل هذا المبنى وعلى سبيل التجربة في ميناء الاسكندرية وقد طُلب من هيئة ميناء الاسكندرية، وقد سبق أن قمنا بأخطار كافة هذه الأجهزة الرقابية ويصل عددها الى ٥٢ جهة بموافقتنا باحتياجاتهم من المساحات حتى نستطيع مراقبتها عند تصحيح البضائع، وللأسف حتى الآن لم تلق ردينا لطلباتهم، وسوف نمارس الاتصال بهذه الجهات على مستوى أعلى.

وبالنسبة لتدوير مساحة الأرض فقد وعد الزملاء بهيئة ميناء الاسكندرية وهيئة النقل البحري بتبوير المساحة المطلوبة والتمويل، كما وافقت توصيات رجال الأعمال على تحمل نصيب من تكاليف هذا المبنى، وقد أثير هذا الموضوع منذ حوالي ثلاثة أسابيع في اجتماع مجلس الوزراء، وطالب الدكتور عاطف صبيح رئيس مجلس الوزراء بضرورة اتخاذ الخطوات التقديرية لإقامة هذا المبنى، وسوف تقوم مصلحة الجمارك بالاعداد وتصميم المبنى، ولقد لاحتياجات كل جهة، كما ستقوم أيضاً بتبوير الاعتمادات المالية من وزارة المالية في حالة عدم كفاية التمويل.

وأشار رئيس مصلحة الجمارك الى قيام الجمارك بدراسة موضوع هام هو إصدار الرسوم الجمركية مقدما على البضائع التي ينتظر خروجها من خلال المستندات المقدمة، وفيه عدد ويريد البضائع اجراء عمليات المراقبة والمطابقة اذا تطافت مع المستندات يتم الافراج فوراً، وإذا كان هناك اختلاف لمسيحت تخطيط العقبات على الخلافين ويتطلب هذا النظام الفكة في كل امر لانه يتعلق برسوم وحصول إيرادات سيادية، وسيتم الانشاء، قريباً من بحث هذا النظام

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والاتصالات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وقد حصلت الجمارك الآن على أجهزة متقدمة من أجهزة الكشف بالأشعة الترددية وسيتم التطبيق مورا في ميناء الاسكندرية، كما أصبح لدينا محطة كبيرة للكشف عما يدخل الحاويات، وقد تم تخصيص قطعة أرض داخل محطة حاويات الاسكندرية، كما وصل منذ فترة وحدتان منتقلتان للتصوير بالأشعة الترددية وسوف يسهل هذا كثيرا من مرحلة الاجراءات الجمركية على السفنات وسيحقق لنا هذا الوضع استخدام نظام المسح الليزر بعد وجود مثل هذه الأجهزة.

هناك أيضا خطة لمحو لتطوير الجمارك تعتمد على

إدخال التقنية الحديثة والحاسبات وشبكات الانترنت .
وفيما يتعلق بالأسعار والخصومات بين اصحاب الشان والجمارك بسببها فسوف تبيد الجمارك النظر في موكال الإدارة العامة لبحوث القيمة وهي للسئلة عن تصديق القيمة للأغراض الجمركية، وسيكون لدينا قريبا مجموعات متخصصة داخل هذه الادارة تتخصص في نوعيات معينة من الواردات مثل الاذنية والكيماويات

والالات والسيارات وسيجعل هذا الشكوى تتلوه والاختلاف بين اصحاب الشان والجمارك الى الفئ حد له.

وبالنسبة للترانزيت اكد السيد محمد ابراهيم ابو شعيب ان للجمارك نوى الترانزيت احمية كبرى ان النظام الجمركي يساعد على التنمية وعلى توفير كثير من العملات الحرة، والامر يتعلق فقط بكيفية لحكام الرقابة على البضائع حين ورودها الى المياه أو تصديرها للخارج التصدير.

وقد قامت الدراسات على الانتهاء والنسبة للتعريف المكاملة للبيكة وهي قاعدة معلومات كبيرة بها كافة ما يحتاجه صاحب الشان من قواعد أو رسوم أو وجهات العرض المختلفة، بالجهات التي يتطلبها فحص الموضوع قبل الانراج وستكون متاحة قريبا.

كذلك بدأت الجمارك الآن في تنفيذ دراسة امكانية

سداد الرسوم الجمركية عن طريق الكارت الذي حيث سيتمكن اصحاب الشان الذين يعملون كازنا محملا بمبالغ تقنية من التقدم للجمارك وسداد الرسوم المطبقة من خلال هذا الكارت، وتوجد لجنة الآن تدرس هذا الموضوع بالاشتراك مع مركز للدراسات ودعم اتخاذ القرار

وبالنسبة للصناعات نوى الصناعات اكبرها والنسبة لنظام «البريك» لعامة التصدير فيمكن هناك بنك وسيط يقوم بسداد للمستحقين ان قام بتصدير بضاعة مقابل تقديم المستندات المطلوبة.

عصام رفعت : بالنسبة للمحيط... من الذي سيقيم به ومن سيتحمل الكلفة خاصة ان الـ ٥٢ جهة رقابية لن تقوم بالسداد» ولذلك اقترح تشكيل مجموعة عمل من غرفة ملاءة الاسكندرية ومصلحة الجمارك وخيمة ميناء الاسكندرية لاعداد تصور مباشر للنسبة ويسمى ويبحث تكلفة للتشروع ووسائل تمويله وهذا اجراء عملي يساعد على سرعة انتهاء

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زيب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة الأهرام الاقتصادية"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

السيد كامل النجار رئيس لجنة المصارف بجمعية رجال الأعمال بالإسكندرية قرار رقم ٢٠ قرار ساموي صدر منذ أيام القطاع العام حيث كان البناء بدار ساموي معين وكان عمل الوكيل الملاحي هو الوكالة فقط وقد أصبح دوره بموجب هذا القرار مستولاً عن البضاعة حتى تباع، وتوجد بعض التوكيلات اللاحقة لديها أكثر من ٥٠٠ حافلة مبرجة في الساحات ويؤمن ببيعها حراسة عليها لتمكينها حتى يتم تسليمها لاصحابها حتى ولو تأخرت سنة واثنين أو تسليمها إلى الممثل المفوض أن عمل الوكيل الملاحي فقط وإن تنتقل مسؤولية وحيازة البضاعة لشركة الخازنة

ويتم استئجار حافلة منها ليجار حراسة ولقنوات وأجور الفهر والحراسة برسوم الأرصنة للمستودعات، ويعتبر هذا أروبا في التكاليف بجانب أنه وضع غير طبيعي أن يظل وضع الوكيل الملاحي معلقاً

سنة أو أكثر خاصة أن اصغر وكيل ملاحي لديه مائة حافلة، وإذا تأخر صاحب البضاعة في تسليمها لسوق يضطر لسداد غرامات عديدة وإذا ترك هذا البضاعة فلا توجد وسيلة سوى تسليم الحافلات إلى الممثل.

والطلب بصفة سريعة تعافياً فيها جميع الجهود، بجميع الوفورات التي في المصلحة التي يمكن أن تتوافر لو أننا طبقنا القرار رقم ١٢٨٦ أنيزر المالية ومصاحبة الاماني التي قاصرة بكونها التميزية على تنفيذ كافة الاماني التي تنتقل إليها، فالتبادل الإلكتروني موجود لديها، ويضبط خطوط شركات الطيران ويضبط الخطوط للملاحة تتصل بالمصارف وتقدم إليها «المنسوق» ليس في روية على ديس كمبيوتر أو في خط معلومات، ولذلك مطلوب سرعة الزام كافة التوكيلات اللاحقة بتقديم «المنسوق» للمصارف بهذه الوسيلة الإلكترونية، خاصة أن الوكيل الملاحي مسئول عن توريد «المنسوق» إلى ٢٢ جهة إذا استخدم الجهات المعينة فإن يتكفل سوى ألف جنيه، مع ملاحظة أن هذه الجهات ليس لديها قانون يلزم التوكيلات اللاحقة بأن ترسل إليها «المنسوق» ولكن ما يتم عبارة عن أمر واقع ولا توجد توكيلات لشاكل، والجهة الوحيدة التي لديها قانون يلزم بذلك هي المصير الزراعي عند وجود رسائل زراعية يجب أن يرسل إليها التوكيلات اللاحقة «المنسوق».

وأكد كامل النجار ضرورة تطبيق نظام التبادل الإلكتروني لإرسال «المنسوق» الذي يمكن تطبيقه من خلال مصادرة قرارات تنفيذية تلزم التوكيلات اللاحقة باستخدامه مع ضرورة متابعة تنفيذ.

طريق فهمي: كما يتم تطوير بيع المصارف العامة في المزاد حيث يتم شمل المصارف لسنوات لحسن بيع البضائع، وكيف يتم تطوير الطرق للتعبة لاعدام المزاد الفذلية

المبنى. وبالنسبة لسداد الرسوم الجمركية توجد مشاكل كثيرة تواجهه وأن يحل هذا الفكار التكي، ويوجد اقتراح منذ لفترة أرجو أن تعيد الحكومة النظر فيه وهو العناية قبل الشحن، واتفاقية الجات تسمح بهذا، وهذا مطبق في ٣٧ دولة، وسوف يقضى على المعهد من المشاكل الموجودة في عمليات الاستيراد والمصارف والموانئ.

وبالنسبة للمجموعات المتخصصة في السلع فهي أمر جيد ولكن الذي يساعد في ذلك هو عملية العناية قبل الشحن، وأرجو الحكومة أن تسارع في تطبيق ذلك لأنه سيضبط كافة عمليات المصارف والمصارف والبنوك.

محمد صبر التركي: مدير تشغيل بالشركة الهندسية للمصارف، صبر القرار الإداري رقم ٢٠ لسنة ٧٨ بشأن اقتراحات المصارف الدولية على المصارف والذي بموجب الزام الوكيل الملاحي بتفسير المصارف الواردة في المصارف الخمسة، فضلاً عن مسئولية تأمين هذه المصارف حتى يتم تسليمها لاصحابها، وقد صدر هذا القرار منذ ٢٢ عاماً في بداية معرفة مصر لنظام المصارف وفي ظل احتكار الدولة لخدمات النقل البحري، ولأن بعد خصخصة هذا القطاع ... ما هي الآثار السلبية لاستمرار تطبيق هذا القرار على كل من الوكيل الملاحي والميناء وما هي المقترحات لتعديل هذا القرار ليتواءم مع تطور الميناء؟

المهندس مرقان السعد: صدر هذا القرار في ظل وجود ميناء ليبيا، وشركة للصناعات، ويوضح هذا القرار دور الوكيل الملاحي الذي يمثل السفينة أمام الميناء، وأضاف مسئولية أمن المصارف وأمينها والفاعل مع الوكيل الملاحي وهذه مسئولية الشركات الخازنة.

وهذا القرار له آثار مختلفة على كافة العاملين في الميناء، ومنها أنه أثر على الوكيل الملاحي وهو المسئول عن البضائع ومن المصارف أمام لجنة السفينة من حيث سلامتها وأمنها ونقلها وأمينها للسفينة وهذا دور إضافي، ولذلك مطلوب ساحات للمصارف ومساحة للمصارف والموظفين العاملين في الميناء مع المصارف والمصارف سلاح قديم خاصة بتقويض القطاع الخاص كما أصبحت روية ضيقة قوية ووجهة للشركات صاحبة المصارف

والقرار أثره السلبي على الميناء حيث أدى إلى وجوه ساحات كبيرة فارغة وساحات أخرى مكدسة بما أدى إلى عدم انتظام العمل في الميناء بوجود اختناقات كثيرة على المزارعين والساحات ومعدل التداول أما عن أثر القرار على مستلم البضائع فقد أدى إلى مضاعفة التكاليف وسداد مقابل تكاليف تخزين البضائع وتأمينها وسداد مصاريف التخزين لشركة المستودعات للصورة، بالإضافة إلى وجود بضائع متناثرة في الميناء، بسبب التعديلات على المزارع والطقس وهذا يعوق عملية الاجراءات الجمركية، ولذلك أقترح تعديل القرار رقم ٢٠ لسنة ٧٨ ليتراكم مع روح العصر الآن

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

ملحت القاضي، الممل هو أى بضاعة تبنى للميناء ولايقوم اصحابها بتسليمها أو لايقومون بسداد الرسوم الجمركية عليها وبالتالي لايتسلمها، ويبلغ عدد الحاويات الممثلة فى مصر حتى الآن خمسة آلاف حاوية مهيمة، ويشغل للممل مساحات فى الحاوية وتبقى الى ضيق ربح الشركات الفائزة كما لا تملح حق للشركات او حق ايجار الحاويات، مع ملاحظة ان مهمة الحاويات هي اداة لتوصيل البضائع للميناء وليست اداة لتخزين البضائع بلل للميناء، والفروض ان يتم تخزين البضائع داخل مساحات محدودة فى الميناء، ولذلك فبالشكلة الحقيقية الان هي عدم وجود مخازن لتخزين للممل فى الموانى، ففى ميناء الاسكندرية يوجد مخزن ١٦ الطوى السلم الخاص به ممل منذ سنوات، ومخزن آخر غير مستخدم ، وبالتسبة لميناء القليبة لا يوجد به مخزن للممل لاي بضاعة

وطالب بضرورة توفير مخازن للمهمل، وبضرورة بيع البضائع بيما مباشررا حتى لا يتم تخزين المهمل ادد طويلا، بجانب اصدار تشريع لبيع المهمل لانه عند صدور قانون لاجار سنة ٦٣ لم تكن الحاويات قد ظهرت ولذلك ان يتم تحديد ايجار الحاوية لتخزين المهمل، بالاضافة الى وجود بضائع مهيمة يتخزن بيها فى المزار مثل رسائل الخشب الموجودة حاليا فى ميناء الاسكندرية منذ سنوات وقد تسوس الخشب ولذلك لا يمكن بيعه فى المزار رغم انه يشغل مساحات كبيرة فى الميناء.

ايضا طوى الاجراءات فى بعضى الموانى بالتسبيه للبرصائع سريرة النقل تسبب خسائر كبيرة حيث انه اصحابا لا يتم الاتراج من هذه السلع ليس لانها مشر صالحة للاستخدام الاسمى ولكن بسبب اختلاف فى البصائص ويحدث ان تترك هذه السلع فى الميناء حتى ينتهى تاريخ صلاحيتها ثم يتم اعدامها على حساب الدولة وتسبب خسائر، ولذلك اطالب ان يكون الاجراء الجمركى بالتسبيه للسلع سريرة الثلاث سريرة حتى لا تتلف خاصة انه حتى لاجراءات الاعداد تتفرق وقتا ضيرا حيث لا توجد اماكن داخل الميناء، لاعداد هذه السلع ويتم نقلها خارج الدائرة الجمركية وهذا النقل يستغرق ايضا وقتا طويلا حتى تنتهى الاجراءات ويتم المصمولا

على الموانى، وهذا يسبب ايضا تكس للميناء خاصة انه توجد ثلاثة واحدة فى الميناء تستخدم فقط لتخزين البضائع للتبوية السلاحيه او الثالثة

د. محمد كامل ابو الهيثم: جمعية رجال اعمال الاسكندرية هل يمكن عملية تمديد للجهات الرقابية فى جهة واحدة؟ ولحين تحقيق ذلك هل يمكن التوسع فى فكر الاتراج تحت التفتك؟

يطلى اللواء صالح عبد الواحد بفرقة تجارية معيط على كلمة رئيس مصلحة الجمارك حيث يقول: الى ان يتم وصول طلبات الاجهزة الرقابية لاتشاء للبنى المجمع ادى من المشروى فحص كل نور وقابى ومدى ضرورة كل معصه، ومعنى ان القروات للسلاسل كانت تطلب فى الماضى صورة من التفتك والان وبعد مرحلة السلام هل دورها اصبح ملزما ام يكون فقط موافقاته بصورة من التفتك وغير ذلك من الاجهزة الرقابية؟

والنصف: ان الاجهزة الرقابية يجب ان تقدم على ما يخص فقط صحة البشر، وصحة المينوان، وسلامة الزراعة

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة الاهرام الاقتصادية"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وقال اريان عبدالمعطي محمد: تحصل هيئة الرقابة على الصادرات والواردات على مبلغ ٦ جيبهات من كل طن ممس أن السفينة التي حمولتها ٦٠ ألف طن حبوب تدفع عنها ٦٠ ألف جنيه للهيئة فقط بخلاف ما تحصل عليه الاجهزة الرقابية الاخرى

محمد خليفة بالشركة الدوائية للمعالجة والنشر، لماذا لا تقدم جهة واحدة تعليمات الفحص ، على سبيل المثال : الصحة، والرقابة على الصادرات والواردات والاشعاع ، والماء كافة الرسوم الانشائية على كافة الخدمات الا بقرارين تناديا لزيادة المصروفات

، وتقرير العمال داخل المنطقة الجمركية واجس خارجها تناديا لنقل المعينات ، وزيادة تكلفة النقل ومرات سحب المعينات وضياح الوقت والجهد .
حسام لهيطة رئيس لجنة النقل بجمعية رجال الأعمال بالاسكندرية للحكومة في التي تقفص بوضوح الرسوم وهي التي تستطيع اداها .

ايضا توحيد الجهة الرقابية لا يعني فقط لنشاء مبنى ولحد لانه يمكن ان نعلمي من رقابة ٢٠ جهة رقابية داخل هذا المبنى ، وهذا لما المطلوب هو ان يكون للبنى الواحد خطوة أولى لتوحيد جهة الرقابة ، ولهذا اقترح توحيد جميع الجهات الرقابية في جهة واحدة تضم ممثلين من كافة هذه الجهات تنسب هيئة الرقابة على الصادرات والواردات بحيث يكون هناك جهة واحدة تتعامل مع المصدر او المستورد .

ومن حيث مفعو ضرورة هذه الجهات الرقابية من عدمه يرى رجال الأعمال ان الجهات الرقابية كبيرة ولابد من تشكيل لجنة من رجال الأعمال والحكومة والجهات الرقابية لاراجعة للقرري من منها من عدمه .
بالنسبة لامكانية توفير للعمال داخل المنطقة للجمركية ..

طبعاً يمكن هذا، وتجربة في كمثال : الاتراج المصنعي يصدر من الداية هناك كما ان تتأخر العمال كلها تتم داخل البناء ، وتضمن الاتراج خلال ٤٨ ساعة، أما في مصر فيتم ارسال المعينات الى العمال في القاهرة مرة وسنتين وثلاث مرات في الأسبوع وهذا يسبب ضياع الوقت وارتفاع الاجراءات.

هموم المصدرين والمستوردين

وتحدث مصطفى الشجار رئيس غرفة الاسكندرية من هموم كالتجارة والتجار ، فقال : انشاء مدينة ملة بشعر بها كل من يتعامل في نشاط الاستيراد او التصدير يسبب تعدد جهات الصمعي والرقابة ، حيث تحصل كل جهة على ٢٠ كيلو او اكثر من الرسائل المواد لمحصنها ويعرضها مرتفع الثمن يصل فيه سعر الكيلو الي ١٠٠ جنيه مثل سلعة مكسبات الطعام . اما للهموم فتحصل على جهة رقابية على نصف من اlicom لمحصنها مثل جهات الاشعاع والرقابة على الصادرات والواردات والصحة والحجر البيطري وتصل نسمة ما تحصل عليه هذه الجهات الرقابية من الرسائل الي ٧٠ من كل رسالة ، بخلاف الرسوم المعينة التي تحصل عليها هذه الجهات

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

والتي تتراوح بين ١٠ جنيهات و ٤٠ جنيهات على كل طن من الرسالة والبالغ البعيرى بمعدل وحدة طى ٤٠ جنيهات رسما عن كل طن يتم فحصه بجانب الموصول طى ٢ طن من أى رسالة لمعاملات الفحص في حين تحسب هيئة الرقابة على الصادرات والواردات على عينة اخرى للفحص ورسم آخرى رغم أن معاملتها تتج لدخل الهيئة اما وزارة للصحة فزعم انها الجهة المسئولة عن فحص الهينات وتحديد مدى صلاحيتها الا انها تفحص الرسائل بدون فحص أى رسوم مالية

وأشار السيد مصطفى النجار الى معاناة المستوردين والمصدرين من تشفير فحوص عيناك رسائل السلع وغرامات للتشهير التي يتحملونها بسبب تأخر الجهات الرقابية في عمليات الفحص.

ولتنسبة الخواصات وخاصة التلاجات فمشاكلها ايضا عديدة وقد طينا فترة سماح مدتها ٢٠ يوما لتقبل تكاليف الانحراج عن الرسائل خاصة ان البضاعة تتكلف في الموانئ المصرية ٤٠ دولارا في حين تصل هذه التكلفة في الموانئ المجاورة ٢٠ دولارا.

وأكد أن المشاكل العديدة التي تعاني منها في الموانئ المصرية لم يكن حلها الا اذا تم جمع الهيئات الرقابية كلها في مبنى واحد والمعرفة التجارية بالاسكندرية مستعدة لانشاء معمل مركزي يتم فيه اجراء جميع انواع الفحص والتحاليل التي تجريها الجهات الرقابية الاربع وذلك داخل ميناء السفلة وبذلك توفر الوقت والجهد ونقدر ١٠٪ من الرسائل ويحتاج توفير رسوم الفحص والتي تصل الي ٤٠ جنيه لكل طن.

وأضاف السيد مصطفى النجار : رغم أن ميناء الاسكندرية هو ثالث ميناء في سرعة الشحن والتفويج الا اننا نبحثنا بقرار ينص على عدم تحميل الشبانة وأكثر من اللون في رخصتها ويحدد ضرورة وزن السيارات وهي فارغة ثم وزنها وهي مملوءة بالبضاعة لمعرفة الفرق بين الترخيص والكميات التي تحملها وسداد ١٠ جنيهات عن كل طن و ١٥ جنيهات غرامة اذا لم تتزمت بالحمولة المقررة وقد ترتب على هذا القرار ان المدة التي كانت تستغرقها البضاعة في تلوين حمولتها خمسة ايام أصبحت الآن بعد صدور هذا القرار تستغرق شهرا بالاضافة الي عدم استعداد ميناء الاسكندرية لتطبيق هذا القرار خاصة ان المستأجر للوجودة في الميناء يحتاج الي خمسة اضعاف عدد السيارات المستخدمة وكلها سيارات مستوردة ورغم المشاكل العديدة التي سببها هذا القرار الا انه مازال ساريا ولم يتم إلغاؤه رغم ان وزير النقل اللواء ولكن حدثت فيه بعض التعديلات لتبسيط رسوم اضافية تغيب لجيوب المواطنين

وتسأل السيد مصطفى النجار: كيف يمكن للصادرات المصرية والموانئ المصرية ان تنافس في ظل زيادة تكلفة النقل الداخلي الي ٢٠٠٪.

طالب وزير النقل بضرورة إلغاء هذا القرار. عن الموانئ في ميناء الاسكندرية قال : لا توجد موانئ في الميناء حتى الموانئ الموجودة عند باب ٤ محال بجانب الدام لخبرة الموجودة عند هذه الموانئ.

وأوضح محمد فريد محمود مدير الحجر الزراعي بالاسكندرية ان هناك لجانا تتسلم الي بلد المنشأ لفحص الحاصلات وللتلغات الزراعية وعند وصول الرسالة الي الموانئ المصرية يسمح الامر شكليا للتأكد من صحة ما تم من قبل كمكومات عن الرسالة للشحنة. وانه من أجل سرعة انتهاء الاجراءات يرسل حطيان احدهما للإدارة والثاني مع قبطان السفينة لاتمام ذلك

الموضوع الرئيسي :	الخاصة	اسم كاتب المقال :	زينب إبراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والتواصل	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الأهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

أما بالنسبة للصنادير فتوجد لجان الحجر الزراعي تقوم بالفحص في مناطق الانتاج من محطات المرافق أو ثلاثيات البطاطس حتى تخرج البضاعة المصدرة من المحطة إلى الميناء، مباشرة أما بالنسبة للتراخيص فإن هناك بعضاً من المستوردين يملكون ترخيص الحاوية في الاسكندرية مثلاً وتصدير التراخيص عن طريق المعلوم في تونس بوسائل النقل للمحاوية وفقاً لأجل من الفحص لأنها مستعير البلاد وفي نهاية كلمته أوضح أن الحجر الزراعي يساهم بالتطورات المصرية في كافة أجهزة من أجل عدم التعطيل والأسراع باتخاذ الإجراءات المطلوبة منه

وطالب بأن يتم الترخيص للحاوية داخل الميناء، حيث أنه لا توجد غير مساحة ٦٥ فقط ومطلوب ترخيصها فيه ولكن طلب الأخرون أن ينتقل الترخيص إلى حيث توجد الحاوية وليس نقل الحاوية.

وأشار إلى، صحتي فاصف وكيل أول وزارة النقل أنه بالنسبة للمحاويات التراخيص فتمسكاً لوصياء على أحد فحوايات التراخيص في العالم كله لا تفتح إلا عند الشك أو ورود أخبارية عن طريق الانترنت بأن بها شيئاً مشاكلاً أما غير ذلك فلا علاقة لها بالبلد لأن البلد بالنسبة لها معبر فقط.

وطالب كامل للتجاري الجهات الرقابية إلى ٥٣ بمرجود دليل العمل الخاص بها لأن يوجد بعض أشياء كثيرة في الاستفسار عنها وأخرجنا من المؤتمر بهذا الدليل فأن يعتبر نجاحاً كبيراً له.

وأيضاً طالب، بتعديل قرار وزير الزراعة رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٩ الخاص ببعض المصنوعات الخشبية بالحجر الزراعي وتطبيقه على استخدام الموبيليا المستعملة وليس الجديدة لأنه لا يعمل أن تكون الأخيرة منه بها سوس، وأيضا لأن أغلب البضاعة تأتي في صناديق من الخشب وهذا يلزم فحصها طبقاً لهذا القرار المطلوب النظر فيه .

نجاح التراخيص في تعاون الجهات المستولة

وفي ورقة العمل التي قدمها المهندس كريم سلامة سكرتير عام غرفة الملاح بالاسكندرية أوضح أن هناك صنادير غير منظورة مثل السيلحة والنقل للتلال في قناة السويس ثم البرمجة كورسماً أن حركة تجارة البضائع العامة والمحاوية تشغل من فترة إلى أخرى وأضاف أن هذه الصناعة تحتاج إلى علاج لأسباب منها تدهور نظام المؤنترات المعرض أكثر من الطلب - ضخامة وأرباب التراخيص البحرية في الشق الاقتصادي - انعدام حماية السوق في ظل الاتفاقيات الدولية مشيراً إلى أن حجم التراخيص البحرية في العالم في كورنيا الجنوبية أكثر من أي دولة أخرى.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زيب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة الاحرام الاقتصادية"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

ايضا عرض للنهوض كروم بملازمة كيفية تحويل
الوانسي المصرية من مميزات مقارنة الي مميزات منافسة
في المستقبل.

ويحدد مزاياء الوانسي المصرية في مرتع جغرافي متميز .
البحر الابيض والاحمر وقناة السويس . عدم حدوث
اضرابات عمالية لما يحويه فتمتثل في بيط وكثرة
الاجارات وسر حاله اللبية الاساسية والمعدات . تعدد
الجهات والمسؤوليات . عدم توازن لجهة الجهات الرقابية
للخطة . عدم تجانس التشريعات والقوانين المعمول بها
مع مثيلاتها في باقي دول العالم . ضعف شبكات الطرق
والسكك الحديدية من والى الوانسي .

ولوضع ان مفضل دوران الحيازة من تاريخ وصولها
البناء الي مغادرته ما بين ٢٥ - ٣٠ يوما مضيفا ان
تخفيض معدل دوران البضائع الي ٥٠٪ يساهم حجم
التداول.

وطالبت الورقة الجهات المسئولة بالتعاون على انجاح
السياسات للترانزيت كهدف ومطلب.
وتسأل هل يمكن لمصر ان توجد لها مكانا في الوانسي
العالمية؟

تعميمات الجلسة الثالثة

وبل تعقيبها قال اللواء دكتور فاروق مخلص ان النقل
متعدد الوسائط دولي بطبيعته ولكن لا يوجد في مصر حاليا
قانون للنقل يصلح للانطلاق على هذا النوع من النقل الذي
يمر في مصر لاقانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠
ولا القانون التجاري الجديد ١٩٩٨ وكذلك لاتوجد اتفاقية
دراية تختص بحكم النقل متعدد الوسائط وان مايجري
دوام متممها هذا النوع هو العمل على تطبيق قواعد
الاي اذا كانت فيه رحلة بحرية ولذلك فقد لجأ العديد من
الدول الي وضع قانون خاصة للنقل متعدد الوسائط .

وطالب بان يوجه الاهتمام في اللام الاول الي تمثيل
قوانين الجمارك لتسهيل مرور البضائيات وكذلك تشجيع

انشاء الوانسي للجالة ثم ترمية للمصريين واعمية ومزايا
النقل متعدد الوسائط

واضاف احد الحاضرين قائلا : انه لا يوجد فراغ
تشرعن بالنسبة للنقل متعدد الوسائط المشكلة لدينا ان
هذا النوع من النقل عمليا لا يوجد في مصر بل هو
القانون المصري والتجاري والبنسي والوانسي المنظمة
الداخلية لهيئة الليان وان كل مرحلة من مراحل النقل تتبع
احد القوانين فلو اخذنا النقل البحري في احدى مراحل
فستجد تعدد القوانين للمشكلة في مصر في التوعية
ولا يوجد مراغ تشريسي ومطرب التوعية بهذا النوع
اغمية ونشء.

وقال الدكتور فاروق مخلص : النقل متعدد الوسائط
وحدة واحدة يبدأ بكان التيام وحتى الوصول ويسأل عنه
ناقل واحد متعدد الوسائط وهذا التناقل يحل مشكلته
بنفسه لانه هو الذي يضع الشروط لنفسه ولما اصحاب
البضائع فلاتهمهم للواصل التي تمر بها البضائع
والقوانين المحلية غير قابلة للنقل الدولي متعدد الوسائط
والمتعدد يستخدم معاهدة ١٩٦٤ الخاصة بالنقل البحري

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

حسام لهيطة . بالنسبة للنقل متعدد الوسائط نحن لانظر الى المراحل التي تمر بها البضاعة حيث تبدأ من مكان للتسلم الي الوصول ويسال عنها مائل واحد ولو شغل صاحب الرسالة نفسه بكيفية نقل البضاعة برا او بحرا او جوا فلن انشئ والنقل متعدد الوسائط دولي بطبيعته لايخضع للقوانين المحلية لأن له نظاما خاصا به . صحيح لاتوجد معاهدة دولية تنطبق على هذا النوع من النقل حيث يستخدم الناقل في معاهدة ١٩٢٤ التي تنطبق في اغلب دول العالم وهي اقل مئة تدفع وان كل ناقل يضع الشروط الخاصة بالنقل بنفسه .

وقال الدكتور احمد رجب : المشكلة هي للمسئولية وقانون التجارة الذي صدر في ١٩٩٩ ينظم في الفصل السابع من الباب الثاني عملية النقل بصفة عامة لأن المشرع حرص على عدم انطباق تشريعات هذا الفصل بالتحديد وبعد ذلك اخضع عمليات النقل بكثير من وسيلة بواسطة ناقل واحد لعدة تشريعات لايريد بينها انسجام او تراكم فمثلا نص قانون التجارة البحري على حق الناقل في تعديد مسئولية هلاك البضائع او تلفها بما لايجاوز الذي جنيته عن كل طرد او وحدة بينما نص قانون التجارة على حق الناقل في ان يشترط تعديد مسئولية عن الهلاك بشروط الا يابل التفاوض من ثمة قيمة البضاعة كما لمتريبط أن يكون تعديد للمسئولية موجوبا بوثيقة النقل .

ولقد احمد الحافرسون قائلا : ليس هناك تضارب في قانون النقل لسنة ١٩٧٩ يتعرض للنقل البحري وهناك قانون التجارة الخاص بالنقل البحري .

قال احمد رجب : النقل البحري يحكمه قانون النقل البحري . وقانون التجارة تحكمه وسائل النقل الأخرى . الهدف هنا انه اذا كانت هناك ضرورة في وضع قواعد او نظام فالمطلوب من وزارة النقل ان تجتمع قواعد النقل الأخرى في قانون واحد .

وعقب اللواء كامل الفضيلة نائب رئيس هيئة الموانئ قائلا : انه بتكليف من رئيس هيئة ميناء الاسكندرية تم بحث وتنفيذ عدة تشريعات وتكوين مجموعة عمل لبحث التسهيلات لممثلي القانون ٧٩ هو الخاص بالكرتوث ، فيه بعض نقاط و قامت بالمحجز الاماري ضيوف يقوم صاحب الشئ بعمل استشكال وهذا سوف يمتلأ في شعبة ويعمل بحلول من حجز اداري في تنظيمية وتتمسك الحال ٢ . ٤ سنوات في عملية التنظيمية ، وقال اللواء البحتة انه قام ببيع سفينة وعلق شئها لحين انتهاء القضية وطلب بوجوه تشتت لحد هذه المشكلة يسمح ببيع هذه السفن وتعلق شئها لحين تصرف اصحاب الشئ ومن جهة أخرى مصلحة المواني تطلب اموال لتمويلها وبعد التمويل نجد مصاريف البيع اقل من هذا . وسوف يتحمل الفرق والامر لنا الدور في حلقة مفرقة مطلوب وضع حل لها

وعقب حسام لهيطة قائلا : انه بالنسبة للنقل متعدد الوسائط فإن هناك كتيبة لصدرته منظمة الانكادار يشمل الاجراءات التي يجب ان تتخذ بشعوص النقل متعدد الوسائط وكيفية تطبيقها وتعالج ملزمة كاملة في هذا الكتيب كل المشاكل

الموضوع الرئيسى :	المخصصة	اسم كاتب المقال :	زبيب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

واشار ان النقل الدولي قد تطور مع مرور الوقت الى متعدد الوسائط وتوجد نقطة اخرى في كيفية استخدام البريد الالكتروني في تداول المستندات والشحن بالبريد

١. عصام رفعت : طرح ثلاث نقاط في صيغة تساؤلات موجهة من الحاضرين الى الدكتور ابراهيم الدميرى وزير النقل وهي : حظر بيع وتاجير السفن الا بموجب مافقته - تحويل شركات الموانئ الى وحدات اقتصادية - منع الشركات الخاصة الخاصة لقانون الاستثمار تراخيص وكالة ملاحية.

وفي تعقيبات لوزير النقل الدكتور ابراهيم الدميرى على هذه النقاط الثلاث قال :

١. بالنسبة لحظر بيع أو تاجير السفن الا بموجب وزير النقل فليس لدينا أى مانع فى هذا الشأن وسنبدأ فوراً فى تعديل المادة التى وردت فى القانون بهذا الخصوص.

٢. ومن ناحية تحويل مهنشات الموانئ الى وحدات اقتصادية فهذا هدف الوزارة الاساسى ولكنه يتطلب اعداد تشريعات خاصة به لتحقيق هذا الهدف بما يتكاف مع توحيد الجهات الانشائية باعتبارها قضية اساسية .

وقد تحدثت والكلام للوزير مع السيد الدكتور عاطف عبيد ونيس مجلس الوزراء فى هذا وكلفني بالبدء فوراً فى اعداد التشريعات الخاصة بذلك لعرضها على مجلس الوزراء فى أقرب فرصة ونحن فى انتظار توصيات ونتائج هذا المؤتمر لكي نضعها امام المجلس فى مذكره لأخذ الموافقة عليها بالتنفيذ لها .

٣. أما بالنسبة فتح الشركات الخاصة للمنافسة لقانون الاستثمار تراخيص وكالة ملاحية فنحن اصدارنا قراراً مؤقتاً بوقف هذا التراخيص لمن وضع الضوابط اللازمة لها حماية للاقتصاد القومى وهناك لجنة بالوزارة تعمل فى اعداد هذه الضوابط ولدى الانتهاء منها سننقلها على الجميع

١. عصام رفعت : متى يتم فصل ميزانية الموانئ عن ميزانية الدولة حتى نستطيع تطوير الموانئ؟

وزير النقل : من ناحية فصل ميزانية الموانئ عن ميزانية الدولة لتستطيع تطوير نفسها فإن هذا يحتاج الى تشريعات وفصل للاختصاصات لأن المشكلة لدينا تتمثل فى ان ميثاق الموانئ يوجد بداخلها اختصاصات مختلفة لوزارات متعددة وكلها حريصة على تنظيم دور هذه التخصصات وقد لم ابد من وضع التشريعات التى توجد هذه الجهات الانشائية ومن ثم تصبح للموانئ ميزانية مستقلة

١. عصام رفعت : لماذا يسمح للشركات الاستثمارية العامة فى التوكيلات الملاحية باعتبارها من الضرائب رغم خضوع المصرية؟

الوزير : حول السماح للشركات الاستثمارية بالعمل فى التوكيلات الملاحية والاعفاء من الضرائب يرجع ان الوكالات الملاحية للمصرية خاضعة للضرائب فان هذا نشأ نتيجة لتشجيع الاستثمار ولكن سنعيد النظر فى هذا الامر من اجل تكافؤ الفرص ومنع الشركات الوطنية الفرصة لتقوم بدورها وتنهض بنفسها.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصلور :	٢٠٠٠/٢/٧

١. عصام وهبت : مطلوب تعديل قرار وزير النقل البحرى بخصوص الالتزام بـ ١٥ سنة كحد أقصى عند تسجيل السفينة خاصة ان الجهات الرسمية موطأ بها تحديد ضوابط كفاءة السفينة الوزير بالنسبة لهذا الشرط هو لازم حتى انتهى بسن خبرة وهذا في مصلحتنا وطرح مصطفى لشجار مشكلة المركب الجائحة والدائرة والواقعة بين اصحابها وانها صورة سيئة في الدنيا، ومتى يتم التخلص منها؟
قال الوزير : تحدثت مع رئيس هيئة ميناء الاسكندرية بهذا الخصوص وطلب منه اعداد مذكرة بالتكلفة لرفع هذه الخلفات . وذلك جهة طالت ٢٥ مليون جنيه وحس نيسحت افضل الحلول واقل تكلفة وسنطلب المعاونة من

الجهات التى يمكنها القيام بهذا العمل .

عبد الرحمن العوا: يوجد رجاء بالواقعة على تعديل فسيركات الفحصين والشفرين والدوكيكلات للملاحة في مجلس ادارة ميناء الاسكندرية اسوة بالقطاع العام.
الوزير : اعد بذلك من اجل تبديل الفخيرة والمعلومات والمشاركة في اتخاذ القرار حتى تسطيع النهوض بمسئلة النقل البحرى من خلال الاستماع الي الراى والرأى الآخر.

تشريعات جديدة لوانىء مصرية مناقشة

وعرض الدكتور احمد رجب امين عام جمعية رجال الاعمال بالاسكندرية للتشريعات والوانىء التى تؤثر على نشاط النقل البحرى والتى أصبحت غير مواكبة للمحدث من تطورات وتغيرات على الساحة المالية مما يستوجب علينا ضرورة مراجعة هذه التشريعات والقوانين لاضحال التحديثات على بعضها والعطف من البعض الآخر ولد تقتضى الظروف ان نضع تشريعا جديدا مستغلا تماما عما هو موجود حاليا لعدم ملائمة وتتأثر الدكتور رجب التامين الاجبارى على السفن التى ترتكب مولاي، مدينة الاسكندرية وماذا ينفذ في الموانىء العالمية الاخرى وكيف نظير من اسلوبنا والمنظمة البحرية الدولية وساتنا تشبه حاليا من معادلات لنلزم ملاك السفن بالتامين عليها.
كما تناول مضيق ازالة حطام السفن الموجودة بميناء الاسكندرية والقضايا القانونية لعماله وعلى من الازالة في السفن المصرى وماذا يطلب الآن حتى لا نضخم الصورة ونصعب علينا للعمل في الميناء
كذلك الحظر لقرار في المادة ١٢ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والقاضى ببيع وتنجير السفن للاجانب. ايضا تطرق الى مشكلة منح الشركات الاجنبية ترخيص مزاوله اعمال النقل البحرى وما يرتبط بها من اعمال بتعديل نصوص القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ بحيث يقتصر ذلك على الاشخاص الطبيعيه او المعنوية المصرية
واشار الدكتور رجب الى ان هذه المشروعات تمت مناقشتها واصدار توصياتها ومقرراتها من خلال ورش عمل لدراسة التشريعات والقوانين المالية ومدى تناسها مع العصر الحالي مؤكدا ان للتغيرات السريعة والمتلاحقة التى تجري امامنا تأثيرا تقضى علينا التحرك بسرعة في معالجة اي قصور لدينا في تشريع حيث ان بعض المشروعات وضعت منذ فترة وكانت تناسب عصرها في ذلك الوقت

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

ماهى الجهات المعنية المقصودة فى الدراسة ؟
ولماذا لم تنفذ بنود القوانين الموضحة والخاصة
بقيام الموانئ بإزالة آثار السفن الموجودة فى ميناء
الإسكندرية؟

قال الوزير : بالنسبة للحطام الذى تمسك الملاحة
فالمسئول عنها الموانئ وهذه نقطة خلاف وأنا أبحث هذا
الامر لأيجاد الحل المناسب له

١. عصفام رفعت : من الذى يقوم
بالخدمات فى ميناء بورسعيد والعين
السخنة وهل ستقوم بها شركات من
الخارج ؟ نريد تشريعا يقصر هذه
الأنشطة على المصريين خاصة ان اتفاقية
الجات ليس بها أى اتفاق حول النقل
المصرى .

والنقطة الثانية ان الامتيازات الجمركية
للطاقة فى هذين المينائين ستعطى ميزة
لهذه الموانئ مقابل مستحقات الحاويات
للخاصة بالفعل وهذا يقتضى تعديل
التشريع.

الوزير : الشركات التى تم التعاقد معها للعمل
بمشروع شرق التفريعة هى العمل داخل المنطقة فقط
وإيس بالميناء وكافة الخدمات لامتلاك لها

وعقب الدكتور سمع الذوالفق حول مميزات شرق
التفريعة بأن محطة تبال الحاويات التى ستشأ شرق
التفريعة ستعطى من الخدمات فى الوقت الذى توجد فيه

محطة حاويات شرق بورسعيد على مسافة ٤ كيلو مترات
وأيضا ميناء دمياط لايتشع بهذه البزة وبالتالي ستتحول
الخطوط فى هذين المينائين إلى شرق التفريعة وحتى تكون
هناك شفافية وعدالة لابد من تطبيق هذه التشريعات على
ميناء بورسعيد ودمياط.

النقطة الثانية المتعلقة بملكية محطة الحاويات بشرق
التفريعة والمنطقة - حسب علمى - لاحدى الشركات
الأجنبية والسؤال المطروح : لماذا لا تكون شركات مصرية
؟ وإذا لم يتوافر لدى القطاع الخاص التمويل فإن
الشركات الأجنبية التى تعمل فى مجال النقل لديها
الاستعداد للتمويل وحتى لاثنى بمحطة مناسبة للمحطات
للمصرية خاصة ان المستثمر الأجنبى ان يأتى بمسوا
وانما سيسحب من البنوك.

الداء مجدى ناصف : قانون الاستثمار رقم ٨ برهم
بالدفع والنسبة للمساواة فيما يتعلق بالنقل البحرى إذا
فمننا يتسويهم حسب الشروط الخاصة بالوزارة فنحن
الذى كسبنا لآنا نأخذ من ميناء دمياط ١١ مليون جنيه
وبورسعيد ٢٠ مليوناً والخفيلة ٨ ملايين أو حسبنا هذه
الأرقام بالأرقام التى ستحصل عليها من الجزء الأول
لشرق بورسعيد وهو ١٩ مليوناً فى السنة أما للجمارك

فهى خارج إطار الوزارة
فمن حيث المصروف فإن للشركة المساهمة المصرية التى
شكلت فى شرق بورسعيد ستدفع طبقاً للعدد ١٨١ مليون
دولار استثماراً داخل الديار وشركة شمال العين
السخنة ١٨٦ مليون دولار عبارة على مستطع من
أجارات وموائد

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المجلد :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

١. عصام رفعت : لما تم إلغاء قرار وزير النقل البحري بعدم معاملة ملاك الموانئ المصريين الحاملة لتعلم الإجنبي معاملة السفن الوطنية حيث أن للحبسة مصريون

الراء. مجدى شافى : القانون اشترط أن تكون بلفة الركاب ١٥ سنة والضاغة ٢٠ سنة وليس من النطق أن يحصل المصرى الذى يحمل علما اجنبيا على ميزة أكثر من المصرى الذى يحمل علم مصر.

وعقب الراء هانى حصفى مشروع شرق التفريعة ليس المقصود منه خدمة مصر كتنجارية خارجية وإنما استغلال موقعه على قناة السويس وبضابط ملاحة عابرة من البحر المتوسط إلى جنوب البحر الأحمر وبمجرته استقطاب الماربات ثم إعادة التوزيع إلى ميناء آخر فى سفن صغيرة ، وأن يهدف التحالفات مع الرأى الدولية الأخرى وشرق بورسعيد مصدرة للتصدير وبمناخ بورسعيد دمياط للموجنين لخدمة الاقتصاد المصرى ومصوبة دمالات الزيادة حتى ٢٠٠٧ ، وحصل شرق التفريعة حتى ٢٠١٧ .

الوزير : هذا لا يمنع من تنظيم الاستفادة منه لخدمة المصريين المستثمرين بالنطقة

وطالب آخر بضرورة وضع استراتيجيات معينة بما يضمن عدم الاضرار بالرأى الأخرى وإنشاء الوزير أن يضع فى المقعد شروطا يلزم الشركات الداخلية براماة ذلك رأيه من وضع استراتيجيات تكاملية للمعاد على الاستثمار.

النقطة الأخرى أن التحالفات لا يمكن اغتيالها لأنها مستو إلى ابتكار لقلة مما سيترتب عليه التحكم فى مستوى التوزيع ومن الأهمية النظر إلى ذلك بشكل جيد للتوزيع الاقليمى .

وفى تمحيه نال الدكتور اسماعيل موارث : اتفق مع اللواء هانى حصفى فى أن مشروع شرق التفريعة دولى يهدف إلى جذب المستثمرين والخلف معه في أن شرق التفريعة ليس دوليا لأن غرب بورسعيد سوف تنقل إلى الشرق بعد استكمال التتق وأرض الغرب يجب أن تستغل فى غير الرأى أما دمياط فلهية الامكانيات التى تساعده فى الوقوف على قدميه

وعقب سعيد حجازى قائلا : بالنسبة لما عرضته المهندس كريم سلامة من البوليور حمولة ٨ آلاف و ١٥ ألفا أوجو ألا نأخذ هذا الحجم من السفن لأنه مازال محل نزاع مع شركات التامين لهذه السفن مصممة لخدمة القارات وليس الاقاليم وهذه موجودة فى الرأى

المصرية .

النقطة الأخرى هي الشركات التى تتمتع بالامضاء باعتبارها استثمارية وهذه الشركات حصلت على موافقة هيئة الاستثمار قبل انشائها وبمضاها كان منصوبا على حقها فى هذا الاستثمار فكيف تغير هذا من أجل عدد قليل بريد التغيير .

الراء. مجدى شافى : موافقات " " بحري طبقا لقانون الاستثمار تجبر نهذه لثقة ، ممارسة أنشطة أخرى غير خاضعة لواء هذا القانون " أن يقرر لها حساب خروائى خاص وهذا ما " فى الوزارة وتم إبلاغ الجهات المعنية .

وتم إبلاغ جهات النقل البحري فى لعالى جهاز كشاش القانون جدد النقل البحري فى لعالى جهاز كشاش نقل بحري وبالنسبة لنشاط تقارب الحاويات يمكن لى شركة أن تزاوئ نشاطها لحر

الموضوع الرئيسي :	الخاصة
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات
المصدر :	"مجلة" الأهرام الاقتصادية
رقم العدد :	١٦٢٢
تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧
اسم كاتب المقال :	زيب ابراهيم

محب جميع البضائع المفرغة على الخطاط الداخلي من خلال ترعة الزواري كما يحدث بالنسبة للخططة والكثيرة التي مرسى يتم إنهاء جميع الإجراءات الجمركية

والرقابية بها وتعبر امتداداً لبياء الاسكندرية حيث أن عدد السيارات التي تدخل يومياً إلى ميناء الاسكندرية لتفريغ شحنات الأخشاب فقط حوالي ٤٠٠ سيارة يومياً وهي تمثل ٢٥٪ من إجمالي السيارات التي تدخل الميناء مما يشكل تكسماً سيوريا داخل الميناء، بالإضافة إلى استهلاك الطرق الداخلية.

ويحل حل مشكلة حاجز الانواع ميناء الخططة الذي يؤثر على عمليات الشحن والتفريغ وسلامة البواخر تنطبق :

الفاء رسم الجملة المفروض بمعرفة الجمارك على نشاط المستودعات في ميناء الاسكندرية والمخفية.

مناقشات وتوصيات

وعقب محنت القاضي على الدراسة فلكل ان مشروع الزواري خطية متنازعة عند تنفيذها لانه سيحل مشكل شديدة لـ ٤٠٠ سيارة وذلك لا بد من دراسته طالما نجح في الخططة والكثيرة

للبنس موانئ السمك : في ظل خصخصة خدمات النقل البحري وسدود القرار رقم ٢٠٠ و ٢١ لسنة ٩٨ الذي يسمح للقطاع الخاص بمزاولة نشاطات المستودعات والتفريغ مامو موانئ الشركات للحصول على التراخيص لمزاولة النشاط في ميناء الاسكندرية ؟

الفاء كامل الفتحه : شركات للمستودعات المصرية لفدت ترخيصاً في نشاط المستودعات دون غيرها في ميناء الاسكندرية وقد سمحتا لجميع شركات القطاع الخاص بنشاط للمستودعات داخل ميناء البحلة ومحايا تميز النقل في هذا حتى تجد شركات القطاع الخاص لها مساحة داخل ميناء الاسكندرية في نشاط المستودعات.

للبنس اسماة العبدى : كما كانت المساحات قبل صدور القرار ٢٠٠ و ٢١ لسنة ٩٨ تتبع تركيبات قطاع الاعمال دون غيرها ونظرا لتزايد حجم البضائع للتركيبات الخاصة الجديدة مما يسبب عدم توافر مساحات للتفريغ للقطاع الخاص مع وجود فراغات كبيرة في المساحات لتأدية لقطاع الاعمال .. كيف يمكن حل هذه المشكلة ؟

الفاء كامل الفتحه : معظم المساحات تم تسهيها منذ كان للقطاع الحكومي هو الذي يمارس هذا النشاطا وعندما دخل القطاع الخاص في هذا النشاط لم يجد المساحات كافية خاصة بعد تزايد نشاطه في حين ان مساحات قطاع الاعمال خالية وقد علنا دراسة مستفيضة عن الاستخدام الامثل لبياء الاسكندرية لبيها حل هذه المسألة

وعقب للبنس هشام حلمي - للبنس كريم سلامة نكر ان مائد حلا للسفن ٢٠٢٢ علي الاستثمار، واليوم المستثمر الاجنبي دخل مع المصري في النقل البحري وان الفاء هذا القرار ليس في مصلحة الاستثمار اللوا، مبدوي نصف لاتوجد جهة في حكومة مصر تلك الاستثمار من القانون وكل مايطبق طبقا ومن خلال القانون ونصومه

وقال الدكتور احمد رجب - للبنس في النقل البحري تحت مظلة القانون ٨ فان جدواه الاقتصادية قد تمت علي نشاط النقل البحري في امالي البوم اما لية لنشطة اخرى لسا مانع من القيام بها ولكن هناك الاستفادة من الموانئ والسمات المطاة في القانون ٨ علي جردية امالي البحار ، وعملية التصريح لاتعنى الاستفادة من الحوافر المطاة داخل القانون ٨

وقال الريان سميد بلع - ان استثمارية مشروع شرق التفريعة بمثابة المنطقة الصناعية العالية وهي التي ستجذب الاستثمارات العملاقة ولابد ان يكون مستواها عالياً وان يبرز شرق التفريعة عن منطقة جبل علي وبغيره من الموانئ الاخرى.

الادارة الناجمة للموانئ المصرية كيف؟

واوضحت ورقة العمل التي قدمها للبنس محمد حسين صهفي عضو مجلس ادارة شركة سلامة الاسكندرية لتأثير ادارة الموانئ علي اقتصاديات النقل البحري .

وحدد معوقات العمل في الموانئ المصرية في النقاط الاتية:

- ١- عدم توافر العدد المناسب من لنشات الارشاد للعمل خارج ودخل الميناء مما يتسبب في تأخير دخول البواخر.
- ٢- وجود العشوائية حول طرق الاقتراب من الميناء يعد من كفاء المساعدات للاحية لبال.
- ٣- عدم توافر مساحات للتفريغ المناسبة للبضائع وقت

وصول البواخر لسوق يتم بينها في المنطقة الخامسة.

- ١- عدم الاتزان من الجهات ارقابية باخطار الافرة المركزية للحركة بنطاق الفحص بالقبول او الرفض وكذلك تمثال اصحاب لنش ان استيقار لتفريغها مما يؤدى في عمل لجراوات قذراكي.
- ٢- عدم توافر الارصفة بالخاص للناسب للسفن وكذلك عدم وجود ارصفة متخصصة.

٣- بط مسدلات التفريغ بالميناء نظرا لعدم تصديت للعدات رغم وجود شركات قطاع خاص للشحن والتفريغ واخطرت البرقة ان ال تفريغ علي الخطط والخرق الي ترعة الزواري والتفريغ في البياء النهري المقترح كاستدوا لبياء الاسكندرية يجب معرفة ان البضائع التي يتم تفريغها علي الخطط تساعد علي منع التفس بالنسبة للارصفة ولكنها في نفس الوقت تخلق تكسما من نوع اخر حيث يتم تفريغ هذه البضائع علي الارصفة ولما كان النقل معتمد الوسائطهو لكة النقل الحديثة وان النقل النهري يعد ارض وسلك النقل فان الاقتراح هو .



الموضوع الرئيسى :	المخصصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	مجلة "الاهرام الاقتصادى"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

نظم التخزين وميناء الاسكندرية

التوصيات

- ١- اجراء دراسات متكاملة ومائدة للمقارنة بين البدائل التي حدتها الدراسة.
- ٢- اعادة النظر فى القواعد المنظمة لاصدار ترخيص مرآلة نشاط الوكالة الملاحية.
- ٣- مزاولة نشاط يجهز الزئلفها وتحويلها الى ساحات تخزينية وذلك لسوء حالتها التخزينية.
- ٤- العمل على تطوير ميناء الدخيلة والعمل على جذب سفن البضائع لخدمة ميناء الدخيلة من خلالات التخزينية المتاحة.
- ٥- ضرورة الاسراع فى اعادة تخطيط البنية القروية للميناء طبقا للمعايير الحديثة للموانئ.
- ٦- ضرورة الاسراع فى تنفيذ خطة تطوير الميناء (المصط) متحدة الاغراض) لأنها تعمل على ترقية مركزه للتتاسى وستضيف ساحات جديدة من ساحات التخزين.
- ٧- ضرورة الاسراع فى اصلاح كوبرى العمودية او القيام بمرم الجوز، الواقع من ترمه العمودية داخل الميناء واستخدم موانئ للصرف فى تلك المنطقة وذلك يمكن إزالة الكوبرى ووصف الطريق أسفل الكوبرى.
- ٨- ضرورة وضع معايير وضوابط فى حالة اختيار شركات ادارة الساحات فى ميناء الاسكندرية.

الاستخدام الامثل لميناء الاسكندرية

ميناء الاسكندرية هو الوحيد الذى يعمل طبقا للقرار ١٤ لسنة ٧٧ وفى عام ٩٨ وتم فيه تعديل فقرتين خاصتين بالتخزين والمطبخ تعديل هذا القانون ليتشى مع الوضع الحالى ويحول القطاع الخاص فى الخدمات.

القرار ٦٤٤ هو القرار الوحيد الصادر فى الموانئ المصرية وينظم العمل داخل ميناء الاسكندرية لجميع الاجهزة والجهات الرقابية وهذا غير موجود فى ميناء ي بورسعيد وميناء واحد تخليقه فهما

للواء مجيدى خالص وكيل اول وزارة النقل تصدق

هذا القرار فى الميعينات املاح التكتس وقد انتهى ذلك والمطبخ تخليق القرارات الحالية وخرج توصيات تصيب كلها على ازمة التكتس وكيفية حلها فانه فقد مصدر لمل مشكلة شيرت موجبة حاليا، ما جعلنا نطرق الان الى ضرورة تخليق للنظم من القرارات التى ليس لها اوزم الان

وعرض على مجلسى بمبوفى مركز البحوث والاستشارات قطاع النقل البحرى دراسة عن ميناء الاسكندرية لتشاركتها بوضع الحالى لساحات تخزين البضائع العامة والجهات المسئولة لها ميناء الاسكندرية - ويلج اجمالى لساحات ميناء الاسكندرية - ٢٣٧٨٠ مترا مربعا وتقسّم الى قسمين : ساحات مخصصة لتوكيلات والشركات للملاحة لتخزين البضائع الخاصة بها وساحات مخصصة لافراض عامة وتحتل البضائع للتداولية ميناء الاسكندرية من خلال شركة المستودعات اجمالى البضائع للتداولية بالميناء، عدا البضائع للتداولية بمحطة القوارىب والشلال والسلم الترموية.

وقال الباحث على يحيى بمبوفى : ان ١١ توكيلا سلاحيما حصل فى عام ١٩٩٩ على نسبة ٨٥,٦٦٪ من اجمالى كمية البضائع بينما حصلت الباتية وبعدها ٧٥ توكيلا على نسبة ١٤,٣٤٪ من اجمالى كمية البضائع. وبالنسبة لاسبئ البدائل لاستغلال ساحات تخزين البضائع العامة بميناء الاسكندرية اوضح ان الفريق البحثى قام بالعديد من الزيارات للميدانية للتحرف على ابعاد الشكلا ووضع عدد من البدائل للفترة لاستغلال الساحات ودراساتها وقد تم الوصول الى خمسة بدائل ومن البدائل للفترة لاستغلال الساحات فتح باب التقديم للشركات المتخصصة (طبقا للقرارين

٣٠، ٣١) لادارة الساحات فى ميناء الاسكندرية على ان يتم اختيار افضل خمس شركات متخصصة طبقا للمعايير التى تصممها هيئة الميناء تسند الى كل منها ادارة الساحات فى الناقض من الارلى الى الخامسة وهذا البديل يتوافق مع القرارين ٣١، ٣٠

ويشمل البديل الثانى : الانشاء على نظام التخصص الحالى على ان يكون بالتصوير التالى : تخصص ٧٠٪ من ساحات الساحات الى اكبر التوكيلات التى مجموع وزنها النسبى يمثل ٧٠٪ من اجمالى البضائع للتداولية اما ال ٣٠٪ المتبقية من مساحة الساحات تفل تحت ادارة وسيطرة ميناء الميناء لتجربها لفترات زمنية قصيرة لباتى التوكيلات الصغيرة او لاي طرف طارئة اخرى على ان يتم اعادة النظر فى التخصص كل عام وفقا للوزن النسبى لكل توكيلا فى نهاية العام والفرش من هذا البديل هو منع تخليق البضائع الى ميناءات صغيرة تكون غير ذى قيمة وعلى ان تعمل هيئة الميناء على اضافة مساحات اخرى من الارضى داخل الميناء تخصص كساحات لتخزين البضائع العامة

وتخصص للبدائل الثالث : إلغاء نظام تخصيص الساحات تماما (كما كان الوضع من قبل) واستاء ادارة الساحات الى شركة للمستودعات على ان توضع معايير واساليب حديثة ومتطورة لادارة الساحات للتقلب على الموقرات التى أتت الى وشع نظام التخصص

البديل الرابع : هذا البديل هو اللق فى الموانئ العالمية ويتلخص فى تسليم الميناء الى محطات Terminals تستند ادارتها الى شركات متخصصة فى ادارة وتشغيل المحطات تقدم بعمليات شحن وتفريغ وتخزين البضائع (فى نطاق المحط) ويمكن تطبيق هذا البديل بعد اتمام خطة تطوير الميناء، والتي يوصى الفريق البحثى بسرعها البدء فيها.

ويشمل البديل الخامس : العمل على تشجيع التخزين بساحات ميناء الدخيلة وتحديد للموقرات التى تحول دون ذلك والعمل على تأهيلها.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

والتسمية للقرار ٦٤٤ لم ينشأ لحل مشكلة التكدس فقط. ولكن كان قراراً حتمياً لأن اللوائح المصرية كانت تنظر لأطر تنظيمية وهو قرار تنطقي ومنشأ قاعدة عامة في العالم وهي اللوائح التنظيمية للسفن وذلك لشمول القرار على كافة الأركان الخاصة بصركة السفن ومناطق الاتسراب والجزء الخاص بالدخول ومعدات التداول البضائغ وأيضا الآمن وأجراءات التأمين... وطلب بمشروعة وجود دليل عمل للمصارف يوضح أساليب العمل بها حتى يسهل على أي شخص أن يتعرف على هذه الأساليب بالإضافة إلى ضرورة خلق تعريفات توضح التكلفة الحقيقية لكل خدمة تتم داخل اللوائح وفي غياب التعريفات الملمة والمحددة يتم الشكوى المستمرة على أن هناك أشياء موضوعة وأخرى غير موضوعة أشياء معلومة وأخرى غير معلومة وإن تكلفة البضائغ في الرأى للمصرية مرتفعة جدا وعندما تراجع التعريفات الملمة نجد أنها منخفضة انخفاضاً فائضاً مما يدل على أن هناك مبالغ أخرى يتم دفعها وبغير ملاحظة وإضافات الأرباب عاصف مساروفى : لقد عدنا على قرارات تمديدية في الستينات والسبعينات وكل ماحدث فيها من تطوير هو عبارة عن تغيير رقم القرار من السنة السابقة إلى السنة اللاحقة وقد أن الأرباب مع تطور نوع البضائغ والتداول ومعدات إصلاح السفينة كل هذه الأشياء تحتاج إلى تعريفات حاكمية ومحددة والتي تلغى معدلات الخدمة حتى تكون واضحة.

ضرورة تجميع وسائل لجنة القرارات التي صدرت وكانت تنظم حالة كل تعريف على حدة. ولقد تحدثنا عن ٢٥٪ من حركة الشحن في ميناء المرسى وبغلفنا ٦٥٪ ترد على سفن أخرى لحد وكذا على بضائع كوتندينر والبضائع العامة وأغلفنا البضائع الأخرى التي تمثل ٦٥٪ ولذلك لابد من وجود تنظيم ينظم العلاقات الخاصة بهذه التعريفات لئلا وكذا على الأفراد والمفلة جزءا هاما وهو وضع السياسات للاستيراد منها في العالم قديمة أو مستحدثة إلا وأنها النظم الخاصة بها بجانب أن ميناء الخارجى الذى طالب البعض به - موجود ولكن أصل ممرها وهو ميناء الخارجى لثمة التوارية الذى تم تشاؤه منذ عام ٧٤ بمعرفة الهيئة العامة للنقل النهوى وهي عبارة على أحدث موقع مهم وتقع على ترعة التوارية وبها مخازن وأماكنيات يمكن إستخدامها وقد تم تعطيل هذه المخازن حيث لم توافق الجمارك على السماح بمعدات الخروج والتخزين ذلك يجعلها تنال ثانيا بالزراع الاقتصادية والتشريعية .

بالنسبة لموضوع السجلات والتوكيلات : لا اعتقد إطلاقا أن هناك مشكلة على عدد التوكيلات لانه لابد للميناء عندما تراهي التوزيع أو السياسات لابد أن توضع منظمات معينة وهي الهدف الذى يرضى الجميع لذلك يجب إعادة المنظومة كلها بشكل جيد بحدود التعريفات الملمة والجدة لاتها التي سوف تستلهم بها أشياء كثيرة. وطلب بمشروعة قيام القصور التجارية واتحاد الصناعات بوضع معايير تظهر الوفر في التكلفة التي تحقق السلفة والشكوى بعد ذلك

الدكتور ابراهيم المصري اقترح تشكيل لجنة من هيئة الميناء والشركة القابضة وغرفة الملاحة الاسكندرية لاعادة خطة يتم عرضها على هيئة الاسكندرية لمناقشتها ثم عرضها على بعد ذلك ونبدأ في التنفيذ فوراً.

بالنسبة للميناء الخارجى : فور عرضي للامارة متبدا فوراً في مناقشة الموضوع مع وزارة المالية والنقل النهوى للده فيه فوراً

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زيب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم المجلد :	١٦٢٢
الصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

مطلوب إعادة النظر في إيقاف العمل بالقرار ٢٠، ٢١ لأن هناك شركات تأسست وجاهزت الأبناس والمعدات وتكلفت اعياء مالية واقتسابات بنكية ولم تحصل علي الترخيص بالرغم من انها تقدمت للحصول علي الترخيص قبل إيقاف القرار الوزاري
اللواء مجدي خافي : في لقاء وزير النقل مع رؤساء هيئات اللوائح طلب الاسراع في إعادة التقديم للقرار بسبب حدوث تغيرات وسيتم عرض هذا للتقديم من الوزير ويتم حسم هذا الامر وحتى لايتأخر احد.
اللواء صالح عبدالمواحد وضعت لوائح التسليم الخطرة بمعرفة للهيئة البحرية العالمية فتم التسليم اساسا

لان السفينة تنقل كافة البضائع بأنواعها الخطرة والعادية ولذا تنظم الهيئة اسلوب التخزين علي السفن. ويختلف الوضع بعض الشيء بالنسبة للسفن حيث يعتبر للسفن رقم (١) وهو الخاص بالمفرمات هو الذي يمثل الخطورة للسفن الميناء وبالتالي يلزم تشكيل لجنة لتحديث القرارات الخاصة بالبضائع الخطرة في الميناء بحيث تساهم ما هو معمول به حالياً وبخاصة ان للهيئة البحرية العالمية تصيرت عملياتها عام ١٩٩٥ والتي نفذ اعتباراً من عام ٩٧ والتي توضح هذه المفهوم. الدكتور ابراهيم المصري : بالنسبة لموضوع البضائع الخطرة ونقلها وتحريكها لقد تعرضت علي زميل مصري يعيش في الولايات المتحدة وهو متخصص في هذا المجال واسمه د. عصام رمضان وقد طلبت منه زيارة القاهرة لاعداد دليل ، ضوابط ومعايير لتصميم حركة نقل البضائع الخطرة داخل اللوائح المصرية وقد سبق له اعداد مثل هذا الدليل في أمريكا وجنوب افريقيا والسعودية وسيتبع اصدار هذا الدليل قريباً.
تعقيب للمهندس طارق فهمي : ليس فقط عدد المنشآت غير كافية ولكن أيضاً حجم هذه المنشآت مما يسبب قلق الميناء بصفة مستمرة في الشتاء.
المهندس حسان لهيفة بالنسبة لكوربي الحكومية كانت الحكومية في تشوية لكوربي ليستعمل المرؤدين بين سوان الاسكندرية والحمدية ويوجد في كوربي الحكومية عائق بسبب ارتفاعه وهذا يسبب عدم استطاعة الكونتير للزود من جانب الميناء الي جانب امر وانك الخلل بالزلة لكوربي.
ايضا عدد كبير من المشروعات التي تتم في محال البترول والشركات كيميائات تتطلب نقل طرود ذات اوزان وابعاد خاصة وهي لا تستطيع الكونز في ميناء الشنخلة كما ان الطريق الصحراوي والطريق التي تؤدي الي سوان العمل حيث يوجد كوربيين موجودين خارج الميناء مما كوربي الزواج المصري وكوربي الكبار ٢١ وما غير مهين لنقل هذه المعدات ذات الازون الثقيلة وهذا يسبب مشاكل عديدة وعدم امكانية نقل بعض الطرود وانك مطلوب عمل طريق للملاحة مباشرة الي ميناء الفخيلة وهذا موجود في المخطط ولكن لم يتم تنفيذه او إعادة بناء كوربي لشراكل مشكلة عبور القرب كما ان

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

فى اجتماع مجلس الوزراء القادم؛

قرارات فورية

لكل مشاكل

النقل البحرى

يستعرض مجلس الوزراء فى اجتماعه اللقى برئاسة الدكتور عاطف عبيد، الحلول الفورية والقرارات اللازم اتخاذها لاسرعة حل جميع المشكلات المتعلقة بالاداء داخل الموانئ البحرية بكل اجهزتها الرقمية والابارية والجمركية والامنية، بالإضافة إلى وضع نظم متطورة ومتكاملة لرفع كفاءة تلك الموانئ بتكليف بيت خبرة متخصص، على أن تنتهى الدراسات المقترحة تصديقها خلال ستة اشهر، ويشترك فيها خبراء وزارة النقل.

والمجموعة

الوزارية لتطوير

الموانئ تستجيب

لتوصيات الندوة

استجابة للتوصيات التى طرحتها ندوة النقل البحرى فى القرن الحادى والعشرين فى خدمة الاقتصاد القومى والتي تنتمتها غرفة ملاحه الاسكندرية لحل مشاكل النقل البحرى .. استعرضت المجموعة الوزارية لتطوير الموانئ البحرية برئاسة الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء الاسبق للمضى كافة المشاكل التى طرحتها جلسات الندوة وورق العمل للبحث والتفكير فى حضور الدكتور ابراهيم الميمرى وزير النقل والمواصلات، والدكتور مختار خطاب وزير قطاع الاعمال وحدثت الخطوات التى يجب اتباعها لمواجهة هذه المشاكل تمهيدا لاصدار القرارات التقنيية والحلول الفورية لاسرعة حل جميع المشكلات المتعلقة بالاداء داخل الموانئ البحرية.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المجلد :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

مشاكل الموانئ المصرية تجد حلاً

شخصت ندوة النقل البحري في القرن الواحد والعشرين "الاقتصاد القومي التي أعدتها غرفة الملاحه بالسكندرية المشاكل والمعوقات التي تواجه الموانئ المصرية وحددت في ست مشكلات اساسية تناولتها الندوة بالدراسة والبحث والمناقشة في حضور الدكتور ابراهيم الميري وزير النقل وفي مبادرة غير مسبوقة قام وزير النقل على الفور بتعديده هذه المشكلات واقتراح اساليب حلها وعرضها على اللجنة الوزارية تسهيلا لاتخاذ الحلول المناسبة وكيفية التنفيذ ثم عرضها على مجلس الوزراء لاتخاذ الخطوات التنفيذية للعمل. وتتمشي المشكلات الست التي تواجه الموانئ المصرية ومقترحات الحلول ووسائل التنفيذ فيما يلي:

مشاكل الموانئ البحرية المصرية والحلول المقترحة للامانة

المشكلة	التوصية بالحلول المقترحة	وسيلة تنفيذ التوصية
١ - تعدد الاختصاصات والجهات الاشرافية من وزارات مختلفة داخل البناء	١ - تشكيل مجلس اعلى للموانئ برئاسة وزير النقل ووضع ممثلين عن الوزارات والهيئات المختلفة مفوضين باتخاذ القرارات كما ينضم عنها من الخبراء في مجال الموانئ البحرية وتشغيلها .	١ - تساو من رئيس الجمهورية
٢ - تضيق للاسواق الاداري ارباس مجلس ادارة هيئة الموانئ للحلوان	٢ - باجيزة الدولة المقتضاه قتي قايصر اختصاصيا مرتبطا بالعمل في السميناء، ويكون له بالنسبة ليزلاء سلطة الوزير فيما يتعلق بتنفيذ لوائح وقرارات المجلس الاعلى للموانئ في قرارات مجلس ادارة الهيئة او قراراته في المسائل التي يفوض فيها .	٢ - تساو من رئيس الجمهورية
٣ - فيما عدا الرسوم الجبريكية والرسوم الاخرى المفروضة يشكون لا يجوز للاجهزة التابعة لوزارات الداخلية والدفاع والصحة والزراعة والامن وغيرها تقاضي اى مقابل للخدمات تحت اى مسمى الا بعد موافقة المجلس الاعلى للموانئ .	٣ - قرار من رئيس الوزراء	

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

٢ - انخفاض الكثافة الانتاجية للمواقي البحرية	١ - يمشى العمل بالمواقي ٢٤ ساعة بالنسبة للمحلات دون تحميل أى مقابل لشغلي و١٦ ساعة بالنسبة للورديات ، ويطبق ذلك على جميع الجهات العاملة بالميناء .	قرار من رئيس الوزراء
	٢ - على الجهات الرقابية كل فيما يخصه توفير العاملين و المعدات والمعمل اللازمة في كل ميناء رئيسي (اسكندرية - دمياط - بورسعيد - السويس) حتى لا يلزم المستعملون بالانتقال إلى مواقي أخرى أو الرجوع إلى جهات مركزية بالقاهرة . وكذلك إنشاء مجمع موحّد لكافة الجهات الرقابية داخل المواني ومجهز بكافة المعمل وذلك حتى يمكن مستقبلا دمج كافة الجهات الرقابية في جهة واحدة تتكامل مع المستورد والمصدر وتشمل ميناء واحدة فقط .	لوزراء والجهات المختصة (إحدى قطاع الخاص استعدادا للمساهمة في تمويل إنشاء هذه المعمل).
	٣ - يقوم كل جهاز من أجهزة الدولة العاملة بالميناء بتنفيذ التزامات والأجرامات الخاصة به ويكون مستقلا عن توقيت تنفيذها أمام رئيس هيئة الميناء .	رئيس هيئة الميناء
	٤ - بناء على المطلوب التي توفر من جميع أجهزة الدولة العاملة بالميناء تقوم كل هيئة ميناء بإصدار دليل عمل يشمل جميع الإجراءات التي تتم داخل الميناء وترقيتها والرسوم عدا الجمركية والتمريفات وشحن البضائع وحجم ومعدل الخدمات المطلوبة تمليها بالفتن العربية والانكليزية على أن يشمل الدليل شروط تداول البضائع لخطوط على أن يمشى هذا الدليل خلال ثلاث شهور من تاريخ إصداره .	قرار من وزير النقل
	اترسيات - ويكون لازما لجميع الجهات العاملة داخل الميناء .	

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات
المصدر :	مجلة الاحرام الاقتصادية
اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
رقم العدد :	١٦٢٢
تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

مكتبة الأهرام للبحث العلمي

الموضوع الرئيسى :	الخصصة	اسم كاتب المقال :	زيت ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

١ - تعدد الاختصاصات و الجهات الاشرافيه من وزارات مختلفه داخل الميناء

القرارات

- ١ - إعداد مشروع قرار جمهورى بتشكيل المجلس الأعلى للرقابة على أعمال الموانئ يعرض فى جلسة مجلس الوزراء القائمة .
- ٢ - إعداد مشروع قرار جمهورى بانخفاض العاملين بالاجهزة المختلفه للدولة بالميناء للاشراف الإدارى لرئيس مجلس إدارة الميناء يعرض فى جلسة مجلس الوزراء القائمة .
- ٣ - إعداد مشروع قرار رئيس مجلس الوزراء بشأن عدم فرض أى مقابل للخدمات خلافا للرسوم المفروضة بقتون إلا بعد موافقة المجلس الأعلى للرقابة على أعمال الموانئ و يعرض فى جلسة مجلس الوزراء القائمة .
- ٤ - انخفاض الكفاءة الإنتاجية للموانئ البحرية

القرارات

- ١ - إعداد مشروع قرار رئيس مجلس الوزراء بشأن امتداد العمل داخل الموانئ للعرض على مجلس الوزراء .
 - ٢ - طلب الى السادة الوزراء المعنيين إعداد التعليمات التنفيذية للجهات الرقابية لتقديمه لهم و تعرض فى جلسة مجلس الوزراء القائمة .
- تتم اجتماعات مع رئيس هيئة الميناء لصل اللازم بشأن الخطوات التنفيذية و الاحتياجات المالية و تبوير المسلمات اللازمة .

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زيت ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	مجلة "الامرام الاقتصادية"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

المشكلة	التوصية بالطول المقترحة	وسيلة تنفيذ التوصية
٣ - لسانه لم تدخل الحق في الحجز التفتيش على السفن الأجنبية التي ترثاد الموانئ المصرية (مثل مشكلة السفن الأوكراية)	تشاء حلجز الامواج ارفع كقائمة تشغيل محطة الحريات	وزارة العدل
٤ - انخفاض معدلات توصية الى مصر بالقبول بالمعدلات العادية	الامواج في إنشاء الموانئ الجاهزة (محطات الحريات - مكة حديد ونزل نهري)	وزارة النقل (إجراء تشاء محطة حريات بشغل ومحطة حريات تقريباً)
٥ - مشكلات البنية	١ - قبايع قفون حافلة البنية داخل الموانئ وإعادة فتح فتحات الأنشوم لتجديد المياه داخل ميناء الاسكندرية . ٢ - تشاء اقران حديده داخل الموانئ الرئيسية لاعداد ارسائل المرفوعة من الأجهزة الرقمية والتي لا يمكن اعادة تصحيحها .	ميناء الاسكندرية وزارة الدفاع (القوات البحرية) وزارة النقل (ميناء الموانئ) وزارة المالية
٦ - مشكلة الصلابة في ميناء الاسكندرية	١ - الاستغلال الأمثل للصدمات والمخازن وصل سبلات ومخازن متخصصة لكل نوعيه من نوعيات البضائع . ٢ - وضع تخطيط شغل لميناء الاسكندرية مع الاستفاده من قدرات السبلات .	وزارة النقل - ميناء الاسكندرية - الشركة القابضة للنقل البحري تم تكليف كلية الهندسة جامعة الاسكندرية بعمل هذا المخطط .

توصيات

- ١ - إصدار تشريعات اللازمة لتحويل ميناء الموانئ الى وحدات اقتصادية مستقلة ذات اقتصاد ذاتي على ضوء دراسة يقوم بها مكتب استشاري متخصص يشوبل من إحدى هيئات الموانئ .
- ٢ - مراجعة القوانين والقرارات القائمة ، الخاصة بالنقل البحري وتبديلها بما يسمح بتفقيه الطول المقترحة . وتقوم وزارة النقل حالياً بهذه الدراسة .

مكتبة المخطط للبحث العلمي

موضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
موضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
مصدر :	"مجلة الاحرام الاقتصادى"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٧

٣ - اساءة استخدام الحق فى الحجز لتحظى على السفن الاجنبية لدى ترند الموقى المصرية (مثل مشكلة السفن العراقية)

القرارات

والقى السيد وزير النقل على صل دوقر للفصل فى منزعحت الحجز لتحظى خلال شهر .

٥ - مشكلة البنية

القرارات

٢ - تقوم هيئات الموقى بوضع مواصلات الاقرب اللازمة وعرضها على جهاز البنية و على وزارة الانتاج الحرس على ان تطرح فى مناقصات قبل شهر يونيو

٦ - مشكلة الساعات فى ميناء الاسكندرية

القرارات

١ - تقوم هيئات الموقى بتلقيح قنوصية و تقوم الجمارك بالخلاء المهمل و خاصة من ميناء الاسكندرية و غيرها فوراً

و جه السيد رئيس الوزراء بتشكيل لجنة من هيئات الموقى و العاملين من الوزارات المختلفة لتلقى الموقى لدراسة الحلول المقدمة مع قيامهم بزيارات ميدانية خاصة للتعرف على احوال العمل الحديثة لتلقى الموقى مع اسيمة الاستمعة باستشارى متخصص فى هذا المجال ورفع قنوصيات خلال ٦ شهر .

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	محمد عبد الرشيد
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	٤١٤٠٦
المصدر :	الأهرام	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٤/١٨

رئيس هيئة تنظيم الاتصالات الأردني:

خصخصة الاتصالات هي الطريق لتهمية حقيقية للاقتصاد العربي

كتب - محمد عبد الرشيد:

أكد د. يوسف منصور رئيس هيئة تنظيم الاتصالات بالآراء الشدائد الأثرية بالانفصال قطاع الاتصالات في نهاية عام ٢٠٠٤، وذلك يتم تحرير القطاع كلية التهيئة في عام ١٩٩٥ بخصوص الخطوة الأولى في مسيرته خصخصة القطاع والاتصال من ملكية الحكومة لهذا المرفق. وأشار إلى أن قوانين تنظيم الهيئة تؤكد شورية الفصل بين المشغل والنظم وإحداث من خلالها مؤسسة الاتصالات الأردنية إلى شركة تدار على أسس ربحية وتجارية خلصت لآلاف الشركات الأردنية في عام ١٩٩٧. وأضاف أن إنشاء هيئة اتصالات مستقلة في الأردن وعلى الشارة واضحة المستثمرين بمعدلات اللام استشاري في قطاع الاتصالات

وعدم التمييز تجاه أي من المستثمرين حتى لو كان مملوكا للدولة. رويدا تم دخول العديد منهم إلى سوق الاتصالات الأردنية فهناك رخصتنا محمول و١٨ رخصة ترانس بلاتنا، رخصتنا فواتك عبرية، رخصتنا داء إلى وأيضاً رخصة ترانس من خلال الاتمار الصناعية وهناك توجه حالي لتخصيص العديد من الشركات الأخرى.

وأشار إلى أنه تم لشركة ٢١٠ من أسهم الشركة الأردنية ليد كد لليرة إلى جميع استشاري وشخص كيوات الشركات العاملة حيث يتولى هذا التجميع بسوجيه إدارة الشركة كليا.

وتقال د. يوسف منصور إنه يجب على الدول العربية مواكبة تطورات التطور في هذا القطاع الهير الذي يقدم جزماني التنمية الاقتصادية العربية في جميع المجالات الأخرى، وليس بضرورة وجود أليات تشجيع عربية على مستوى نظري القطاع، وكذلك التثمين وعلى مستوى

صناعي السياسات وذلك لأهمية التنسيق العربي والتعاون مع الإدارات المعنية والتكامل الإقليمية وكذلك للصعود.

وأشار إلى أن سوق الاتصالات العربية بحاجة إلى تخصيص من قبل القطاع الخاص فليس وأن ذلك لا يتم إلا من خلال الخصخصة الأخرى اقتصادية الكلية والعامة التي تخلق جرداً من العدالة تضمن حصول المستثمرين وكذلك المستهلك الهاتفي الخدمة في الزمان العربي الذي من العرض من القيمة أساساً كما يتم ذلك من خلال الخصخصة حيثما أمكن وبالسورة للملكة وفتح الاستثمارات في الاتصالات التي من من نفع الاستثمارات وأكثرها موهبة على المستش.

وتقال بالقيمة لتجربة الأردن في مجال الخصخصة إنها كانت الأولى في العالم العربي من حيث إنشاء هيئة تنظيم قطاع الاتصالات. وكذلك الأولى في خصخصة الشركات بها، وقد أدى ذلك إلى زيادة حجم الاستثمارات

طريقاً في القطاع والذي ارتفع معدل الاستثمار فيه إلى ١٠ أضعاف ما كان عليه قبل ٦ سنوات أي قبل الخصخصة كما أن نسبة التشويق للبيكة في قطاع إيرادات بـ ٢٠٠ خلال الفترة نفسها.

وأشار إلى أسعار خدمات الاتصالات وقال إن الأسعار الحالية من أرخص الأسعار في العالم فقد كانت مؤسسة الاتصالات سابقاً تعتمد على الاتصالات الدولية والتي تشكل ٨٧ في حصة المكالمة الفكي و ٢٨ من دخل الشركات، تقيم من خلاله بدعم أسعار المكالمة الدولية، أما الآن فهناك توجه نحو إعانة التشجيع بحيث يتم رفع أسعار المكالمة الدولية تدريجياً بدءاً من هذا العام وصيغة بسيطة وعلى مدى ٥ سنوات وفي المقابل تخفيض أسعار المكالمة الخارجية وبخاصة الدول العربية للتكامل مع متطلبات الأردن التنموية بخدمة أفراس التنمية والاقتصاد والمواطن من الدول الشقيقة والأجنبية. وتشجيع حركة التجارة

البينية وهناك كية تخفيض أسعار المكالات من قبل العربية التي هي في الأصل أقل من الأسعار الحالية عليها من خلال الجامعة العربية. وأشار رئيس الهيئة الأردنية إلى اتفاقيات التجوال الدولي حيث سمح للشركات الأردنية بعمل اتفاقيات مع جميع دول العالم دون أن تدخل من قبل هيئة تنظيم الاتصالات في هذا الأمر إلا من خلال الأطلاع وفقاً على توصيحات الاتفاقية بحيث لا تتعارض مع رخص المثلثين المثلثين. وأشار إلى حرص الهيئة على مبدأ الشفافية بحيث يتم الإعلان من جميع الرخص الممنوحة على شبكة الانترنت ويتم العمل عليها من قبل جميع المستثمرين إلى يمكن الاتصال بالهيئة إلكترونياً وتقديم الطلبات إلكترونياً كذلك كما تقوم بعمل نشرات شهرية وسورية تترد على جميع المهتمين بالقطاع في الأردن بما يخصه بالخاصة الأساسية في الحالة في التعامل خدمة المستهلك الذي هو الأساس للتنمية في الأردن.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٦١
المجلد :	"مجلة" الامرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

مؤتمر النقل في القرن الـ ٢١ :

روشة النقل البحري

الواقع الحالي للموانئ المصرية يؤكد معاناتها من مشاكل عديدة .. أهمها ان الميناء حاليا يعتبر هيئة حكومية خدمية تطبق فيه جميع النواحي الحكومية مثلما تطبق بأي وحدة خدمية في أي قرية من قرى الجمهورية بينما الميناء حتى معظم موانئ العالم المتقدم يعتبر وحدة اقتصادية ومصدرا مهما من مصادر الدخل القومي للدولة وليس أساس الدخل الحكومي بالمفهوم المطبق لدينا.

وقد أدى هذا إلى تدهور أحوال الموانئ المصرية وأنه برغم الناقص مليارات الجنيهات التي أنشأها هذا الموانئ إلا أن ما يتصرفه على صيانتها يعادل قر و شاقيلة ولأن النقل والتجارة وجهان لعملة واحدة فكلما زادت كفاءة الخدمة للنقل زادت إيراداته وبالتالي زادت عائدات التجارة ولذلك فاستمرار هذا الوضع للموانئ المصرية لا يعتبر إهدارا للمصدر مهم ورئيس من مصادر الدخل القومي فقط ولكنه إهدار أيضا لمزيد من الوقت والضائع الذي يزيد بدوره من تكلفة البورصات والصادرات أيضا لاجراءات الخلفية حاليا من غشائية الجهات المتعاملة مع البحارة اجراءات مطولة تستغرق زنا كاملا يعاقب وجود ظاهرة ما فيها المزايدات حيث تنص التعليمات على عدم جواز بيع البضاعة قبل مرور أربعة أشهر أو شهر .. ورغم ان هذه المهلة المقررة لصالح صاحب البضاعة ليستسلي له تدبير الضرائب والرسوم .. إلا ان الذي يحدث هو ترك البضاعة تباع بالمراد الفعلي ليشتريها صاحبها وبذلك ينهرب من سداد البوردة والآخر ضرائب وقرامات احتاويات التي قد تشبه و ز قيمة البضاعة ذاتها. فواجبه المشاكل التي تواجه النقل البحري والتحديات والمستجدات التي شهدتها الساحة الدولية التي من أهم مظاهرها ظهور عصر تكتلات المشر وعات الملاحة العملاقة ودور الرقابة الدولية على السفن وثورة الاتصالات والمعلومات والشبكات الالكترونية التي جعلت من العالم قرية وسوق واحد .. عقدت غرة ملاحه الاسكندرية اول امس مؤشرا عنوانه «النقل البحري في القرن الحادي والعشرين خدمة الاقتصاد القومي» ، اقترحت من خلاله تحويل الموانئ إلى هيئة اقتصادية أو

مختصتها

اللواء حاتم القاضي :

تحديات كثيرة للقطاع الخاص في النقل البحري

وفي كلمته اشار اللواء حاتم القاضي رئيس مجلس ادارة غرفة ملاحه الاسكندرية الى ما شهده الاقتصاد المصري خلال الفترة الماضية من تحايل لدور القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية نتيجة إعادة البوكلة والاصلاح الاقتصادي والخصخصة وتعديل قوانين الاستثمار والنقل البحري والاعتماد بالتصدير وراكبت هذه الاجراءات تطورات ومستجدات أهمها ظهور عصر تكتلات المشروعات للملاحه

وقد شهد المؤتمر الدكتور ابراهيم الميمري وزير النقل والدكتور محمود مصحي الدين مستشار وزير الاقتصاد نائباً عن الدكتور يوسف بطرس غالي وزير الاقتصاد والتجارة الخارجية والدكتور مختار خطاب وزير قطاع الاعمال للمام واللواء محمد عبدالسلام المحجوب محافظ الاسكندرية والفريق احمد صابر سليم قائد القوات البحرية واللواء مجدى ناصف وكيل اول وزارة النقل ومحمود حاتم القاضي رئيس غرفة ملاحه الاسكندرية ونخبة متميزة من المسؤولين وخبراء النقل البحري. وناقش المؤتمر من خلال ٣ ورش عمل دور البحارة والجهات الرقابية في تمهين اداء الموانئ المصرية وتطوير القوانين التي تؤثر علي نشاط النقل البحري لتلائم الآليات للسوق وتأثير ادارة الموانئ على اقتصاديات النقل البحري.



الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٩
المصدر :	مجلة "الأهرام الاقتصادية"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢٩

والقوية

وأضافت: إن تطوير الإدارة بمعناه الاسكوندرة والوصول به إلى مستوى العالمية يتعين اصلاح وتطوير العمل بجميع الهيئات والمجالات الحكومية العاملة داخل للبناء والمؤثرة في تشييده وأهمها مصلحة الجمارك والتي ليست مهمتها تصصيل الضرائب والرسوم فقط بل محاولة هذه الجهات في تنفيذ التشريعات التي تهدف إلى حماية الثروة القومية.

وأشارت الدراسة إلى أن الاجراءات المطبقة حاليا مطولة وتستغرق وقتا ولا يوجد دليل على بغالبية هذه الجهات وإذا كان موجودا ومطلبت بتفدية قالوا أن هناك تطبيقات لاحقة قد صدرت لأغية لما هو موجود أو تمتد.

وهدت الدراسة المشكلات التي تواجه التعامل مع مصلحة الجمارك والجهات السابقة وهي :

أولاً: بطء إجراءات سحب البضائع : حيث يتفق الجميع على بطء الإجراءات الجمركية اللازمة لسحب البضاعة لكثرة التوقيعات المطلوبة عند الإفراج عن أي رسالة ولم بضائع للترانزيت حتى بلغ عدد التوقيعات ٢٢ توقيعاً وذلك وفقاً لدليل الإجراءات

الجمركية الجندية الملحق منذ عام ١٩٨٤

يؤمن المؤكد أنه في حالات الاستعجال لا تستغنى عنه التوقيعات سوى يوماً واحداً ولكن في الظروف العادية من حق كل من له حق التوقيع أن يراجع ويوقع كلما شاء حتى لا يقع في الخطأ ويتعرض للعقاب.

والمعالج في الاستخدام كلفتي للحاسبات الآلية الموجودة حالياً بالجمارك والقاهرة على تقيصم التوقيعات اللازمة إلى ستة توقيعات فقط وذلك وفقاً لقرار وزير المالية رقم ١٢٦٨ لسنة ١٩٩٦ الصادر باعتقاد نموذج الاقرار الجمركي الآلي الموضح به وظائف المكلفين بمرامجه. وهو مصدر هذا القرار بدأت المواقع الجمركية في تطبيقه "نن" معوقات نظراً لأن الحاسب الآلي نفسه يعتمد على قاعدة معلومات شاملة لكافة الضرائب والرسوم

العلاقة ودور الرقابة الدوائية على السفن ونورة الاتصالات والمعلومات والشبكات الالكترونية وعلى تلك فإن على القطاع الخاص أن يواجه هذه التحديات ويتكيف مع الترتيبات الاقتصادية الدوائية.

وطالب اللواء حاتم القاضي بتعديل القوانين والتشريعات والقوانين الحالية التي صدرت معطلها عندما كانت أنشطة صناعة للنقل البحري تحت هيمنة الحكومة أو القطاع العام وذلك لتلائم نظام البات السوق وتحرير التجارة ليعتد للقطاع الخاص مزاولة أنشطته أيضاً - تعديل قرار الحد الأدنى لتعريف خدمات الوكالة للملاحة رقم ٢١ لسنة ١٩٩٧ وكذلك توحيد للمستويات بمنتجات الموانئ وتطوير العمل بالموانئ القيمة ومعالجة للمشاكل التي تواجه ميناء الاسكوندرة من التلوث - المشروبات - السكك الحديدية - تطوير كبرى للمصنعية داخل للبناء - تطوير قوانين العمالة البحرية تحويل الموانئ إلى وحدات اقتصادية أو خصصته - هذا وغيره الكثير من المشاكل التي تحتاج إلى حلول لينطلق القطاع الخاص

في النقل البحرى قادراً على تحدى الأمواج الدوائية ومنافستها من أجل زيادة الدخل للاقتصاد القومى فى النهاية.

معوقات أداء

الموانئ المصرية

وفى دراسة حول دور الجمارك والجهات الرقابية فى تحسين أداء الموانئ المصرية أعدوا كامل الفجار رئيس لجنة الجمارك بجميع رجال الأعمال بالاسكوندرة أوضحت أن الموانئ هى عنى الزجاجة بمنظومة النقل الدولى خاصة متعمد الوسائط من الباب إلى الباب إذا توافرت البنية التحتية

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

- لعدد قاعدة بيانات اسعار موحدة في جميع المواقع يتم تبويبها تبدا لينود التعريفية الجمركية وبذلك نقضى على مشكلتي الاسعار والسئود شريطة ان تكون مشتملة على المواصفات التجارية للسلع

- السماح للمتعاملين مع الجمارك برطب حساباتهم الشخصية بالحاسب المركزى للجمارك نظير اشتراك معقول مدامات متوافقة معه بحيث تتبع لهم التعرف على وصول السفينة او الطائرة او غيرها ويمكنهم القيام بعد ذلك بالخطوات الاخرى المطلوبة لانهاء اجراءات رسالتهم

- التأكيد على استمرار نظام المراجعة الفورية للطبق حاليا بعد سداد الرسوم مع الزام القائم بالمراجعة بالاستجابة لطلب صاحب الشأن فى التوقيع على اذن الافراج بما يفيد ابراء نتمته او تقديم مذكرة بالخلاف وبأن الاخلال بحق صاحب البضاعة فى الافراج عنها من سداد فرق الرسوم الا بعد ان تثبت المناقضة نهائيا

- مع استخدام الحاسبات الآلية واتاحة قواعد المعلومات السابق الاشارة اليها للجميع بديا وايضا لم تعد هناك حاجة الى انشاء مجمعات متخصصة فى الاصناف او الاتصافيات او مجمعات للسماح المؤقت والنوريال او مجمع المعلقات لانه يعنى عدم الاعتراف بوجود الحاسب الكفى وامكانياته الكبيرة.

- مع انشاء قواعد بيانات الاسعار لم يعد للجمرك فى حاجة الى انشاء مجمعات متخصصة فى تسع سلع معينة الا اذا كان التخصيص مكانيا - تدريب العاملين والمتعاملين على استخدام التعريفية وتشغيل الحاسب الكفى والاستفادة من قواعد البيانات وكيفية ادراج الاسعار بالحاسب. الخ مع الاعلام عن القرارات الجديدة للمنظمة للعمل للقضاء على عدم الوعى

- بيع البضائع باقل من الضرائب والرسوم المقررة عليها والنصحية للمستورد ان يشترىها بالميزان العلنى ويقتالى يتهرب من سداد التوائين والارضيات وغرامات السائويات التي قد تتجاوز قيمة البضاعة والعل الحزنرى لهذه الظاهرة للقضاء على مافيا المزايدات للتحريفى هو تعديل قرار وزير المالية رقم ٧٤ لسنة ١٩٦٨ الذي كلف هيئة المبيعات الحكومية ببيع البضائع المهمة بالاشتراك مع مصلحة الجمارك بما يسمح لها ان تبيع البضائع التي يرغب اصحابها فى بيعها مباشرة دون مزاد بالسعر الذى ينمسمك به

ووزم ان دليل الاجراءات الالية قد صدر بقر رئيس مصلحة للجمارك رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٧ وذلك تنفيذا لقرار وزير المالية المشار اليه الا ان هذا القرار قد تم التحفظ التكى عليه ولم يصدر بشأته للاء او تعديل ويدات المواقع التنفيذية فى استخدام الاتوار البنوى والاتوار المسمى وبالتالى ليزال عندد المشركين فى انمام الاجراءات حتى اليوم هو ما ورد بدليل الاجراءات البنية .

هذا عن الاتوار الجمركى الوارد اللازم لسحب البضاعة والذى من خلاله يمكن احتساب الضرائب والرسوم والمستندات المطلوبة للافراج عن البضاعة طبقا لما جاء بكافة التشريعات المشار اليها خلال دقائق معدودة فلو تم استيفاء المستندات والمواصفات المطلوبة للافراج عن البضاعة من الجهات المشار اليها يتم سداد الرسوم والافراج فورا عن البضاعة وبما يمكن دور الجهات . فاما ان تصدر الموافقة فورا بعد الاطلاع على استندات المطلوبة او بعد الفحص الظاهرى او العملى او يتم الافراج تحت التحفظ ماضو المطلوب حاليا لانجاز هذا العمل المنوذجى؟

- سرعة طباعة التعريفية الجمركية والمتضمنة لكافة المعلومات للدرجة بالحاسب الكفى. - ضرورة الاخذ فى الاعتبار ان التعريفية التكملة الحالية سوف يتم اعانة طبمها بعد تعديلها وفقا هيكل النظام المنسق المطبق دوليا منذ عام ١٩٩٦ لذا يكون من الرأى تقاديا لاعادة الطبع وتوفيرا للنفقات وتنفيذا لاتفاقية الجات بضرورة التزام الدول الاطاف بهيكل النظام المنسق امام ١٩٩٦ حتى يتجى طبع التعريفية التكملة ٣ طبع شروح جداول التعريفية الجمركية وقرارات التبنيذ الجمركى الدولية والمطابقة للقضاء على مشاكل التعريفية وتوفير الوقت جي التنظيم

- الاهتمام بسجل للمتعاملين مع الجمارك والتنبية مشددا بعدم مطابقة اصحاب الشأن المسجلين بصور او اصول مستندات التقيذ بالسجل ومطابقة كل من يخالف ذلك

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زيب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

١٩٨٥ رغم ما طرأ من مستجدات تجعل هذا القرار لاغياً وهناك من يعتبر هذا القرار لاغياً بصفة جزئية منذ صدور قرار وزير الاقتصاد رقم ٢٧٥ لسنة ١٩٩١ بإصدار لائحة قانون الاستيراد والتصدير وهنا ك غير ذلك. والدرس المستفاد من هذا هو عدم التضخيم على

الطلبات التي تقدم اليها بل وعدم استلام النظام خوفاً من مسئولية الرد على الشاكي والعلاج هو استصدار قرار يحدد للمعاملة. ولقد وصل الحال الى عدم القدرة على استصدار مثل هذا القرار على وجه التحديد هل يتصور أي تعامل إن الجمارك المصرية لا تزال تطبق جداول تارات انتفاكية البات الصادرة عام ١٩٧٠ التي كلفت ولا تطبق جداول يناير ١٩٩٥ رغم مرور خمس سنوات على صدورها. الغريب ان بعض المراكز تطبق جداول ١٩٧٠ والبعض يرى انها أصبحت مفداة ويرفض تطبيقها وفي نفس الوقت لا يطبق جداول ١٩٩٥ حيث لم تتم اذاعتها بصفة رسمية.

ويطرح ان المستورد الذي يفكر ان يحصل على حقه في التخفيض طبقاً لجدول التارات المودعة بمقر منظمة التجارة العالمية بجنيف سوف يتحمل ارضيات وفرامات وحاويات وفي النهاية لن يتلقى رداً مفيداً.

ثالثاً: الربط بين الحاسب الآلي الخاص بالجمارك والاخر لهيئة الميناء هذا الاقتراح توفيراً لوقت المتعاملين مع الجمارك للتوجه الى الميناء والاستفسار عما اذا كانت الرسائل الخاصة بهم قد وصلت من عدمه وفي أي مكان تم تخزينها وهل فيها طرد غير سليمة من عدمه حيث أعدت مصلحة الجمارك برامج تتبع وسائل النقل ومراقبة تفريغها وتخزينها ثم مقارنة ماتم تخزينه وتشوينه بما ورد بقوائم الشحن ومعرفة العجز والزيادة في شحنة أي بأكخرة.

الجمارك لم تعجزه عن سداد الرسوم فاذا بيعت الرسالة خلال فترة محددة على هذا الاساس تحصل الخزائنة العامة على حقه كاملاً ويحصل صاحب البضاعة على حقه طبقاً لقراره الجمركي وعلى ان يخصم منه ١٠٪ من إجمالي ثمن البيع لصالح الخزائنة العامة كتكلفة بيع ولا يرد اليه صفافي للحصيلة الا بعد سداد التولون والارضيات وفرامات وحاويات وإذا لم تبّع على اساس الضم الجغرافي خلال فترة محددة يعاد النظر في التقدير وأما ان يحدد صاحبها الرسوم بنفسه على اساس التقييم الجديد او يتركها تباع بالطريقة المباشرة.

أما النظام العمركية المختلفة فهي تتضمن نظام الاستيراد بوسم الوارد النهائي من الخارج - إعادة الاستيراد - الاستيراد للمزاد - الاستيراد برسم المناطق الحرة - نظام الاستيراد برسم مدينة بورسعيد الحرة - الاستيراد برسم التعبير مترازينه.

والمطلوب تعاون الجهات الرقابية للسابق الاشارة اليها مع مصلحة الجمارك لتحديد موقف كل نظام من هذه النظم الخاصة من التشريعات المشار اليها وعلى مصلحة الجمارك ميكنة هذه النظم طبقاً لما يتم الاتفاق عليه مع الجهات المختصة حتى يمكن الاندراج عن البضائع الواردة تحت أي من هذه النظم بالسر وبأسرع الطرق.

ثانياً: من المشاكل التي تواجه للتعامل مع مصلحة الجمارك هي سوء تطبيق القانون رقم ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ على الخطوط للملاحة المعدل لبعض مواد القانون الجمركي والنظم للملاحة بين رابطة السفن ومصلحة الجمارك. وأنه منذ صدور هذا القانون وقد كثر الخلاف بين التوكيلات الملاحية ومصلحة الجمارك رغم ان جمعيات رجال الاعمال والفرقة التجارية أرسلت اكثر من مرة متضررة من هذا الا انها لم تلق أي ردود حثي اليوم من وزارة المالية او مصلحة الجمارك. ولا يمكن ان يكون عدم الرد على مكاتبات رسمية صادرة من ممثلي رجال الاعمال تمييزاً صحيحاً عن سياسة الحكومة التي تنادي بتشجيع الاستثمار ونحن على يقين ان السبب الرئيسي في اختلاف التطبيق هو عدم صدور قرار من رئاسة المصلحة يلغي للقرار رقم ٢٤ لسنة

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	— كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	نـ ع النقل والمواصلات	رقم اعمـدد :	١٩٢١
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

من خلال هذا البرنامج يمكن معرفة رصيد اى مخزن او مساحة حيث يتم الانراج يرميا للبضائع من خلال الربط بين الحاسب الالى للجمارك والحاسب الالى لهيئة الميناء كما يمكن تتبع الحاويات ومعرفة كل البيانات التى يمكن استخلاصها من برامج قوائم الشحن

او برامج الاتراج للجمركى والتطوير الاكثر تقدما هو تزويد المنافذ الجمركية بنهايات طرفية يتم من خلالها صرف البضائع.

وابعا : تغطية العجز فى الموازين الارضية داخل الميناء وتحديثها معلوم ان الموازين الموجودة بالميناء حاليا غير كافية خصوصا بعد صدور القرارات التى أدت الى دىن جميع للسيارات داخل الدائرة الجمركية لمراقبة شرط الحمولة وتقرر ان يزداد الميناء بموازين حديثة يمكن ربطها بالحاسب الالى بالجمارك لمنع اى تلاعب بالوزان مع جعلها قريبة من منافذ الصرف قدر الامكان وهناك خطة لتدبير التمويل اللازم.

كما نقرر ان تقوم الجمارك بعمل بطاقة لكل سيارة نقل بضائع تتعامل مع الميناء اسوة ببطاقة السفينة توضع بها كافة بيانات للسيارة و هذا الاقتراح يوفر وقت ومجاناة تساقى السيارات مع كل اذن افراج ويخدم مصلحة الضرائب العامة وضرائب المبيعات ويمكن من حصر السائقين غير الملتزمين.

خامسا: اعادة النظر فى اسلوب معاينة البضائع

لاشك ان اسلوب معاينة البضائع يؤثر تأثيرا

لموسا فى وقت اتمام اجراءات سحب البضاعة وكما توسعنا فى نمية الكشف طال الوقت اللازم لحصر وتصنيف البضاعة. فى الوقت الحالى يتم كشف ١٠٪ من الطرود فاذا وجدت النسبة مطابقة يكتفى بذلك والا يتم كشف الجميع .

المطلوب بالنسبة للحاويات ان يتم اعتبار الحاوية طرودا ولا تكشف الا حاوية واحدة من كل عشر حاويات ولا يتم للساحس بياقى للحاويات الا اذا وجدت النسبة غير مطابقة لبيان العبوة.

وفى حالة رغبة المستورد فى سحب الرسالة مع تأجيل الكشف بالموقع يستجاب لمطليه بشرط كشف جميع الحاويات بمعرفة اللجنة الموضح اسمها على القرار الجمركى الالى او اى لجنة يختارها مدير المجمع .

وما يحدث حاليا يمرض البضاعة للثقل والنهب والسلب اضافة لضيق الوقت والحاجة لمساحة كبيرة للكشف.

سادسا: اعادة النظر فى قرار رئيس مصلحة الجمارك رقم ٢٢٣ لسنة ١٩٩٩

اذا كنا نتطلع الى الوصول لستوى الجمارك العالمية فيجب ان يكون السحب المباشر للحاويات من الباخرة على وسائل النقل هو القاعدة الاصيلية . والفروع هو تخزين البضاعة او تسليمها وهذا لا يمكن تطبيقه الا بعد تطبيق المرحلة الثالثة لمضرائب المبيعات حيث يلتزم الجميع بمسك بفاتر وسهجلات ختلفة

وهذه التعامل بغير الفواتير. ولكن فى الواقع ان ما جاء

- بلالة الثالثة من هذا القرار من ضرورية اتخاذ

اجراءات الكشف والمعاينة بالنسبة لما

يطلب سمحه مباشرة من الباخرة على

وسائل النقل يجعلنا

نتمسك بتطبيق السحب المباشر لجميع

وسائل الحاويات اذا تمت الموافقة على مطلبنا

فى الفقرة السابقة من بحيث كشف ١٠٪ من

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

٢ - اعادة النظر في قرار رئيس مصلحة الجمارك رقم ١١٢ لسنة ١٩٨٠ الخاص باخضاع جميع الحاويات الفارغة لنظام المهمل بحيث لا يطبق على جميع الحاويات الفارغة التي يرغب الخط الملاحي في تشوينها لحسن الحاجة اليها مازال للتوكيل للملاحي بسدد مقابل الارضية للجهة المشرفة على التشوين وفي التكنسين نقل هذه الحاويات الى مستودع عام خارج الدائرة الجمركية

ثامنا: المستودعات الجمركية العامة
تعتبر للمستودعات الجمركية العامة لعلاج التكنسين بالموانئ وبجانب تراجعت مصلحة الجمارك عن اصدار موافقات باثشاء مستودعات جمركية عامة وليس لدينا اعتراض على اى اشتراطات مقبولة للترخيص باثشاء اى مستودع ولكن ليس منطقي ان يطلب ترخيص لكل مخزن داخل المستودع العام.

عاشرا: تخفيض الضريبة الجمركية على سيارات نقل البضائع
يعتبر اسطول النقل البرى مكملا لجهود الشحن والتفريغ ويجب تناسبه مع معدلات التفريغ والشحن المطلوبة. وعلاوة على ذلك فان نشاط نقل البضائع يعتبر خفصيا لكل الانشطة الانتاجية وكما خفصنا اسماز سيارات نقل البضائع هاد ذلك بالغائدة على المستهلكين.

وبحفا لقرارات اصلاح الاقتصادى تم تخفيض الحد الاقصى للتعريفية الجمركية على السلع الراسمالية الى ١٠٪ ومع ذلك لم تتعرض هذه القرارات لسيارات نقل البضائع لكن عاملتها مصلحة الجمارك كسلعة استهلاكية معمرة فخفضت الضريبة المقررة عليها من ٧٠٪ الى ٤٠٪ وبقت حتى اليوم تعامل معاملة السلع الكمالية ولكي نحدد حجم للعانة التي تمنحها شركات النقل بالسيارات يحدد الاشارة الى انها كانت تخضع لفئة ضريبية قدرها ٢٠٪ شاملة كافة الضرائب والرسوم حتى نهاية عام ١٩٨٤ وقت ان كان سعر صرف المارك الاالى ٩٠ قرشا والان اصبحت الفقة ٤٠٪ وازد + ١٠٪ مبيعات ٤٠٪ خدمات واصبح سعر صرف المارك الاالى ٢٠٠ قرش اى ان ال رسوم الجمركية قد تضاعفت ١٢ مرة خلال ١٥ عاما واذا نطالب بتخفيض الضريبة على سيارات نقل البضائن وللقطورات والجرارات من طراز سيطرة من ٤٠٪ الى ١٠٪ كسلعة استثمارية تخدم جميع الانشطة الصناعية او على الاقل اعادتها الى مكانتها عليه عام ١٩٨٥ بواقع ٢٠٪.

الحاويات فقط وهذا يعنى انه بعد لحساب الضرائب والرسوم على شوه المستندات وتصديق الضرائب والرسوم يوشتر على ان الاتراج يرقم الحاوية التي يقع عليها لختيار مدير الجمع او من يفوضه ولا يتم صرف بالى الحاويات الا بعد كشف هذه الحاوية فاذا وجدت مطابقة لبيان

التجينة يصرف الجميع وبلا مشاكل اما اذا ظهر اختلاف في الشمول يكتشف الجميع ويحصل الفرق ان وجد زيادة.
وهذا الاقتراح يستعمل تطبيقه مع استخدام الحاسبات الالية في ايجاد الاتراج الجمركى ويؤدى الى ازالة التكنسين بالينام ويوفر نقليات متاولية البضاعة داخل الميناء ويحفظ مصاحب البضاعة غرامة التأخير وسداد الارضيات وهذا يتطلب استجابة الجمارك لذلك. فما للانع من صل الاتراج بعد وصول السفينة واستلام اذن التسليم وعلى ان تسدد الفرامة ان وجدت؟

سابعها: الغاء تعليمات عوائد تفريغ للقيمة سيف واعتبارها ٢٪ حكما فى حالة عدم تقديم مستند التفريغ
ان المادة ٢٢ من قانون الجمارك لا تنص على احتساب عوائد ضمن انواع المصاريف المقبول اضافتها للقيمة للاغراض الجمركية كما ان المادة السابعة من اتفاقية الجهات الخاصة بالقيمة لا تنص على ذلك ايضا.

ومن اجل التيسير وسرعة الاجراءات الشرعية نقتح الغاء عوائد التفريغ مقابل الخدمات مع رفع بعض فئات التعريفية على بعض الاصناف بما يوازى قيمة العجز المتوقع.
ثامنا: مشاكل المهمل والبجوع وتضعف الاتي

١ - تصدور الخطوط للملاحية من وجود اعداد كبيرة من الحاويات مضت عليها مدة المهمل ولم يتم تفريغها واستلام مايبها من بضائع تمهيدا لبيعها ومطالوب الاستعانة بالمعالة التي سوف تنتج من تشغيل الحاسب الاتي تشغيليا فعليا في وجود واستلام هذه الحاويات التي مضى على بعضها اكثر من عام.

الموضوع الرئيسى :	الخاصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٦١
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

الحادى عشر: اعفاء معدات الشحن والتفريغ من الضرائب والرسوم من اجل تحديث معدات الشحن والتفريغ والتستيف والموازن الارضية داخل الميناء ورفع كفاءتها لتطالب باعفائها من الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم بما فى ذلك ضريبة المبيعات

الجهات الرقابية ومشاكلها

انهاء الاجراءات الجمركية بدون فتح الطرود يمكن فى وقت قصير لايتجاوز يوم عمل والمشكلة هي الجهات الرقابية المدنية او ما يطلق عليه جهات العرض التى لاتوافق علي تاجيل فتح الطرود الي مايمد الاتراج تحت التحفظ واخذ عينات من الرسالة بموقع صاحب الشان بل تمر علي عدم الاتراج تحت التحفظ حتى لو سمحت العينات داخل الدائرة الجمركية.

ما اسهل ان تقدم اخبارية من مجهول بوجود اسلحة او مخدرات او مفرقات دافع الحارية او تصدر تعليمات مستديمة بضرورة عرض كل مايريد من دول معينة لاهتمال وجود مخدرات داخل الرسالة وهذا لايجوز التهاون فى اسرها ولكن نقول ما هو المانع فى ان ترسل المراقبة الي موقع صاحب الانفجاسة فى الحراسة المشددة للشرطة ثم يتم كشفها وتفتيشها بدقة فى حضور صاحبها او للسفير لئلا يهرب تلك تتجنب الضرر المادي والابى وضبط متلبسا اذا كان هناك خطأ من جانبه.

هذا عن الجهات الامنية لما الجهات الرقابية فلكل منها وضع خاص يحتاج الي معالجة خاصة

فمثلا :

١. هيئة الطاقة الذرية

هل يمكن ايقاف المرض علي هذه الجهة وتوفير العينات التى تؤخذ للفحص بكميات غير مقبولة تسدد عنها الضرائب الجمركية ولايستفيد بها صاحب الرسالة ويتحمل قيمتها ورسومها المستهلك المصرى ويمكن تكليف مراقبة الاغذية بهذا الفحص مع اشتراط الحصول علي شهادة تفتيش فى الخارج.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٢
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٣١

٢. الهيئة العامة للرقابة علي الصادرات

والواردات

بدأت الرقابة علي الواردات بنظامه محدودة من مبلغ الأمن والأمان ولكن بعد رفع الحظر كان لابد من معالجة المستوردين فاضمنت الاصفاف التي رفع حظرها لأحكام المرفق ٨ من صف قسوى سوى الحد من الاستيراد وبدأت معاناة المستوردين من إجراءات العرض علي الهيئة العامة للرقابة علي الصادرات ودين أن تقرض رقابة مماثلة علي المنتج المصري المثلل للمستورده والمضار من هذه الاجراءات هو المستهلك المصري الذى يشمل الاراضيات وغرامات المايويات التي تسدد للخطوط للملاحية الاجنبية بالدولار و قيمة العينات التي لاتماد لاصحابها علاوة علي رسومها الجمركية ولذا فان تقييد الاستيراد أن يفيد الصناعة المحلية لذا نرى باختصار اخذزال المرفق ٨ وقصره فقط علي السلع التي تس الأمن والأمان.

٣. للحجر الزراعى

جميع دول العالم تقرض رقابة علي للنتجات الزراعية حماية لثروتها الزراعية ولكن المعاناة في فحص الطرود الخشبية.

ولذلك نطالب باعادة النظر في قرار فرض الرقابة علي للصنوعات الخشبية رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٩ لانه يعال الافراج عن غالبية الرسائل الواردة كذلك قرار الفحص الزراعى لللائحات المنزلية الجديدة ويكفى أن يطبق علي الاتاث

المستعمل.

وليفضا اعادة النظر في منح مرافق الحجر الزراعى لاجازة يومين في الاسبوع بحيث ينفق نصف المايويات لاجازة الخميس والجمعة والنصف الاخر للجمعة والسبت حتى لاتتمطل مصالح الجماهير مع ملاحظة ان الجمارك ان تحصل الا علي يوم الجمعة.

٤. الجهات الرقابية الاخرى

هذه الجهات الرقابية الاخرى عديدة ونطالب بانشاء مجمع لدخل كل ميناء يضم هذه الجهات ويؤخذ بكافة لجهزة التحليل للحيطة والتعاون بين هذه الجهات واعادة النظر في كمية العينات التي يتم سحبها من الرسائل والمتسقي بين الجمارك وهذه الجهات واستخدم اسلوب التبادل الالكتروني للمعلومات في لخطار الجهات بوجود شححات تحتاج الي الفحص او تتطلب موافقة افراج وتلقى النتيجة بنفس الطريقة منعا للتلاعب في اللاتنازع كما حدث قبل ذلك.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة الاهرام الاقتصادية"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

مطالب تطوير الموانئ

١. محطات الحاويات

حيث نقتترح انشاء ساحات كشف حاويات مل محطات الحاويات قريبة من ادارة الجمرك بحيث تنقل اليها الحاويات التي يطلب الجمرك كشفها في المودع الملتق عليه للمعاينة وعلى ان يتم وضع الاختام على الحاوية عقب كشفها واعادتها لمكانها السابق وهذا اجراء يتبع في معظم دول العالم

٢. وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية

لتدعيم اسطول النقل البرى لمواجهة احتياجات الموانئ نقترح اصدار قرار وزارى يسمح باستيراد السيارات للمستعملة لثى لا يتجاوز عمرها خمس سنوات خلاف سنة الانتاج كما كان الحال قبل

يناير ١٩٨٥ وذلك بدلا من الاضطرار لتسليم السيارات اقرعيم سيارة مستهلكة داخل البلاد

فهل يصدر وزير الاقتصاد قرارا يسمح بذلك من اجل توفير وسائل النقل وتخفيض التكاليف الذى ارتفع مؤخرا ارتفاعا كبيرا بسبب قرارات تخفيض العمولة وحتى يكون لدينا اسطول نقل برى قادر على المنافسة والسير على الطرق الدولية.

ورش عمل الفرقة تناقش

المشاكل التى تواجه

النقل البحرى فى القرن

الحادى والعشرين

وكانت غرفة ملاحه الاسكندرية قد عقدت عدة ورش عمل لمناقشة التشريعات والقوانين ودراستها حيث ان هناك متغيرات عالمية طرأت على الملاحة وتحداها الى اعماق النظر فى التشريعات الحالية سواء بالاضافة او الحذف او التغيير كلية بهدف مواكبة التطورات وحتى يصبح النقل البحرى المصرى مساهرا للقرن الحادى والعشرين بجميع تقاناته الحديثة وهذا عائد لامتلاكه على الاقتصاد المصرى القومى بالنمو والازدهار.

وقد تناولت حلقات ورش العمل هذه عدة موضوعات مهمة وكانت فى نهاية كل مناقشة تصدر توصية وهذا ملخص حلقات ورش العمل.

اولا : النقل الدولي للبضائع بأكبر من وسيلة

ادى الاتجاه العالمى لتحريم التجارة والنقل بين دول العالم والتطور للنقل فيها وحفظ المعلومات وتبادلها الكترونيا بسهولة الى تطور مماثل فى

طرق وسائل نقل البضائع بحيث لم تعد تقتصر على قيام ناقلين متعدين واصبح الان للمتعهد الواحد الذى يقدم بعمليه النقل من البداية للنهاية.

وقامت دول العالم لمواكبه هذا التطور بتعديل التشريعات القائمة بحيث عمليات نقل البضائع بأكبر من وسيلة.

وقد صدر فى مصر القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن قانون التجارة البحرية المصرى ليعظم فى جزء منه نقل البضائع بحرا الى نوفمبر ١٩٩٧ بدا فى مصر سريان معامدة هامبورج الخاصة بقواعد سندات الشحن وقد وضع هذان التشريعان كل فى مجال انطباق القواعد التى تنظم مسئولية النقل البحرى فيما يتعلق بعمليه نقل البضائع بطريق البحر.

وفى عام ١٩٩٩ صدر قانون التجارة واصبح نافذا اعتبارا من شهر اكتوبر ١٩٩٩ وقد نظم الفصل السابع من الباب الثانى من هذا القانون عملية النقل بوجه عام الا ان المشرع حرص على النص بعدم انطباق احكام هذا الفصل على الوسيلة بواسطة ناقل واحد الى عدة تشريعات لا يوجد انسجام او مواءمة فيما بينها حيث نص قانون التجارة البحرية على حق الناقل فى تعديد مسئولياته عن هلاك البضائع او تلفها بما لا يجاوز الذى جنيته عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالي للبضاعة أى الشحن اعطى (المادة ٢٢٣) بينما نص قانون التجارة على حق الناقل (بوسائل نقل اخرى خلاف النقل البحرى) فى ان يشترط تحديد مسئولياته عن هلاك البضاعة او تلفها او جزئيا او تلفه بشرط الا يقل التعويض عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة فى مكان وزمان تلفها وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

الحد يزداد اليه كما يشترط ان يكون شرط تحديد للمسئولية مكتوباً في وثيقة النقل ومن هنا فإننا نوصى بأن تبدأ وزارة النقل في دراسة وضع تشريع واحد تخضع له عمليات النقل الدولي للمضامع إذا تمت بمقتضى عقد نقل واحد وأكثر من وسيلة نقل حتى لا تتجزأ مسئولية الناقل تبعاً لوسيلة النقل.

ثانياً : التأمين الإجبارى على مسئولية السفن التي ترقاد موانئ الاسكندرية

اوضحت المناقشة ان الموانئ المصرية بوجه عام والاسكندرية بوجه خاص يرتادها العديد من السفن التي قسّم عرض أو تتسبب في حوادث ملاحية والتي قد يكون من شأنها التسبب في تلفيات لتضام الموانئ والمرات الملاحية أو تعطيلها أو في اضرار بالغة بالميناء وفى احيان كثيرة قد تتجاوز قيمة هذه التلفيات قيمة السفينة ذاتها أو حطامها بحيث تتعذر الاحكام المصايرة من القضاء على السفينة ختاصاً ما استغرقت لجرارات التناقص سنوات عديدة.

وإذا فقد تنبه المجتمع الدولي البحرى لهذه الحالات وبدأت بعض الدول فسملاً في الزام السفن التي ترقاد موانئها أن تقدم الدليل على التأمين على مسئوليتها مقابل الاضرار التي تلحق بالموانئ والمرات الملاحية وأن تحتفظ على ظهر السفينة بالشهادات والمستندات الدالة على سريان هذا التأمين والتزام شركات التأمين بالتعويضات اللازمة في حالة وقوع أى من هذه الحوادث.

اضافة الى ان المنظمة البحرية الدولية تناقش الآن مشاريع لمعاذات تلزم ملاك السفن بالتأمين الإجبارى على سفنهم في حالات التلوث بسبب وقوع السفن وفي رفع الحطام والاضرار التي تصيب الركاب وامتعتهم وذلك على غرار معاديات التلوث بالنفط



اسم كاتب المقال : زيب ابراهيم
رقم العدد : ١٦٢٢
تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/٤/٣١

الموضوع الرئيسى : الخصخصة
الموضوع العرعى : قطاع النقل والمواصلات
المصدر : مجلة "الاهرام الاقتصادى"

ومن المنتظر في حاله لقرار مشاريع هذا
المصادرة ان تمحل حين التنفيذ في غضون
السنوات القليلة القادمة.
والحكومية المصرية ممثلة في وزارة النقل
للبحرى قد تدبعت الي ضرورة اجراء تأميم علي
مستويات ملاك السفن التي تنقل الركاب بين
الوانى المصرية والمملكة العربية السعودية
ويصدر قرار السيد وزير النقل البحرى بالزامها
بالتأميم علي مستوايتها عن الحوادث التي قد
يتعرض لها الركاب واستمعتهم لدى احدى هيئات
الحماية والضمان او شركات التأمين.
وفي نهاية المناقشة طالب الحاضرون باصدار
توصية فصولها ضرورة البدء في دراسة وضع
قرارات تلزم ملاك السفن التي تتراد للوانى
المصرية بآليات قياسها بالتأميم علي مستوايتها
قبل الغير من الحوادث التي تحدثها او تتسبب
فيها هذه السفن وبخاصة في حالات التلوث بزيوت
الوقود ويوقع الحطام والاشهرار التي تسببها
بمشتات اللوانى والممرات الملاحية.
ثالثا : ازالة حطام السفن الموجودة
بمينااء الاسكندرية
اشارت ورقة ورشة العمل الي وجود عدد من
السفن بمينااء الاسكندرية اصبحت مع مرور الزمن
توصف بالحطام وتعمق بدرجة كبيرة الحركة
داخل الميناء ، وتسبب خطورة علي السفن
الموجودة داخل الميناء نظرا لعدم وجود اطقم او
قوة محرك لهذه الوحدات.
بالاضافة الي ان كل هذه الوحدات في منطقة
قريبة جدا من محطة الركاب التي يتردد عليها
الاف السياح كل عام.
وبحسب المادة ١٢ من القانون رقم ٧٩ لسنة
١٩٦٦ في شأن الكوارث البحرية والحطام تنص
علي انه :
مادة ١٢ : اذا غرقت سفينة جنحت او تركت
مهجورة داخل الميناء الاقليمية ورات مصلحة
للوانى والمناظر ان وجودها يعوق الملاحة او يشكل
خطرا عليها فلها ان تنشر مالكها او ريانها بموجب
تعويضها او ازالتها خلال مدة تحددها له فاذا
انقضت هذه المدة من ان يتم ذلك فالمصلحة ان
تقوم به بمعرفتها او بمعرفة ذوى الخبرة وذلك كله
على حساب ملاك السفينة او صاحب الحق فيها.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

وحماية لمحقق الممول للمصري ابطلت المادة ٥٧ بيع السفينة بالرهن اذا وقع البيع لغير مصري خشية أن يقصدها المشتري الاجنبي عن مصر فيضيع ضمان الدائن المصري أو يتعذر عليه الاقادة منه ولما كانت تلك هي علة البطلان فلا محل اذا تنازل الدائن المرتهن عن الرهن. بيد أن هذا التنازل لا يعني أن الدائن الراهن صار في حل من بيع السفينة لغير مصري اذا يبقى بعد ذلك الحظر للمصنوع عليه في المادة ١٢ التي لاتجيز نقل ملكية السفينة المصرية لاجنبي الا بعد الحصول علي إذن من الوزير المختص.

الا انه من الناحية العملية كان لحكم هاتين المادتين أثرا سلبيا تمثل في اصحاب المصارف والبنوك سواء وطنية أو اجنبية من تمويل عمليات شراء السفن حيث تتم عمليات الاقتراض دائما مقابل رهن السفينة لصالح البنك المقرض فاذا ماتمتر المدين الراهن في سداد القرض يحق للبنك الدائن المرتهن اتخاذ اجراءات نزع الملكية . بيع السفينة في الميناء الذي تتواجد فيه استيفاء لمبلغ القرض الواجب سداده فورا به حينئذ بالحظر المنصوص عليه في المادتين للسابقين ويتعذر عليه بالتالي الاستمرار في اجراءات البيع انتظارا لموافقة الوزير المختص علي عملية البيع مع احتمال عدم موافقة الوزير المختص علي البيع ويشيع بالتالي على الدائن المرتهن ضمانه واحقيته في استيفاء مبلغ القرض وقد ادى ذلك للقيد الي انكماش عمليات تمويل بناء وشراء السفن.

ومن هنا يلاحظ أن القانون منع مصلحة اللواني والمناظر الحق في ازالة هذه السفن أو حطامها اذا تخلف مالكها عن ازلتها كما صرحت المادة ١٣ من ذات القانون للمصلحة أن تقوم ببيع السفينة أو ما نفذ من حطامها أو معا معا بالزاد العلى وذلك اذا لم تستوف المصاريف التي انفقها وفقا لنص المادة ١٢ من القانون في نهاية المناقشة طالب الحاضرون بالتوصية الاتية :

أن تقوم الجهة الادارية المعنية أن تقوم بازالة السفينة (أو حطامها) الموجودة بميناء الاسكندرية وذلك تحقيقا لمصلحة عامة سبق بيانها فيما تقدم.

رابعا : الحظر الولاد في المادة ١٢ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن بيع وتاجير السفن لاجانب وفيها خلص المناقشون الي أن المادة ١٢ من القانون لتجاري البحرى المصرى (القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠) تنص علي انه : مادة ١٢ (١) لايجوز نقل ملكية سفينة مصرية الي اجنبي بمقابل اويودن مقابل كما لايجوز تاجيرها لاجنبي لدة تزيد علي سنتين الا بعد الحصول علي إذن من

الوزير المختص.

(٢) ويصاحب بالحبس مدة لاتزيد علي سنة ويغرامة لاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بالحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف الحظر المنصوص عليه في الفقرة السابقة من هذه المادة.

كما تنص المادة ٥٧ على انه :

مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من المادة ١٢ من هذا القانون اذا بيعت السفينة المرهونة فيما اختصاريا لاجنبي كان البيع باطلا مالم ينزل الدائن المرتهن في عقد البيع عن الرهن.

وقد عرذ في الفكرة الايضاحية لهذا القانون أن هاتين المادتين تستهدفان الحفاظ علي الاسطول الوطني من التشتت وانتقاله الي ايدي غير امينة علي مصالح البلاد ومن ثم اترأى المشرع حظر نقل ملكية السفينة المصرية أو تاجيرها لدة تزيد علي سنتين لغير المصري، الا بعد الحصول علي إذن خاص من الوزير المختص ليكون الامر دوما في يد الحكومة للمصلحة القومية.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زيتب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	مجلة "الاقتصاد"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

وإذا نوصي به : لقاء أو تعديل هاتين المادتين وهذا يقتضي عرضه على مجلس الشطب للموافقة عليه وإصدار قانون بذلك.

خامساً : اقتراح تحويل هيئة ميناء الاسكندرية الى وحدة اقتصادية
اشار الحاضرون الي ان الحكومة تتجه حالياً الي تحويل كل من هيئة الطيران المدني وهيئة ميناء القاهرة الجوي الي وحدات اقتصادية مستقلة وهذا القرار يستهدف منح هاتين الهيئتين استقلالا اقتصاديا معينا بغرض رفع كفاءة هذه الوحدات وتشجيعها للعاملين بها لتحسين الاداء والخدمات للقيمة استهدافا للربح الذي سوف تعود فائدته علي هؤلاء العاملين في النهاية.

ولفلس الهدف مقترح ان يتم تحويل هيئة ميناء الاسكندرية الي وحدة اقتصادية مستقلة لما يؤديه ذلك من التنافس بين هذا الميناء والموانئ الاخرى في المنطقة ويرفع كفاءة الاداء ويطلق يد القائمين علي ادارة الميناء في اتخاذ الاجراءات التي تكفل

رفع الاداء وتحديث سبل العمل بالميناء.

سادساً : منح رئيس هيئة الميناء سلطات الوزير

في هذا الشأن ويراجعة قرارات انشاء هيئات الموانئ وتنظيم وتحديد اختصاصاتها بين ان كل هيئة منها تختص بون غيرها بادارة الموانئ التي تتبعها وفقا للسياسة العامة للدولة وتصدر مجالس ادارتها القرارات الخاصة بتنظيم العمل في الميناء بما يكفل حسن سير العمل بها ويتولى رئيس مجلس الادارة تنفيذ قرارات المجلس.

ونظرا لوجود اجهزة مختلفة تابعة للدولة تباشر اختصاصاتها داخل الميناء ولم تنقل اختصاصاتها الي الهيئة والجمارك - الحجر الصحي - المصنوع الزراعي - مراقبة علي الصائدات والواردات - شرطة الميناء - فلا يعمل ان تتفككت مسئولية الاشراف الاداري علي العاملين بذلك الاجهزة بين جهات متعددة دون ان يكون للرئيس الاداري الذي تعمل هذه الاجهزة

في تطلقه اي نوع من الاشراف عليها وهو الامر الذي لذي الي اعانة العمل في الموانئ لعدم السيطرة الادارية على العاملين في اجهزة لاتتبع الهيئات.

ولذلك نتمت المادة الثالثة من القانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٧ بإنشاء الهيئة العامة لميناء الاسكندرية علي ان يخضع للاشراف الاداري للهيئة للعاملون باجهزة الدولة المختلفة التي لم تنقل لخصصاصاتها الي الهيئة ولكنها تباشر اختصاصا مرتبطا بالعمل بالميناء ويكون لرئيس مجلس ادارة الهيئة بالنسبة لوزلاء سلطة الوزير فيما يتعلق بتنفيذ لوائح وقرارات الهيئة ولم تتضمن قرارات انشاء باقي هيئات الموانئ نصا مماثلا.

وقد لصدر وزير النقل والمواصلات القرار رقم ٣٢ لسنة ١٩٩٩ نقل بمرى متضمنا لنص علي ان لرئيس مجالس ادارات هيئات الموانئ وفقا لقرار مجلس الوزراء الصادر بجلسة ١٩٩٦/٧/١٠ سلطة الاشراف الاداري علي جميع فروع الوزارات والهيئات العامة والاجهزة

التي يتناط بها الرقابة أو للفحص بالموانئ وذلك من خلال رؤساء هذه الوحدات بما يكفل سرعة تنفيذ كافة المشروعات الرقابية. ولما كانت الاجهزة العاملة داخل الموانئ تتعدد تهيئتها لاكثر من وزارة فاصعب الاشراف الاداري لرئيس الهيئة علي هذه الاجهزة من خلال رؤسائها امرا غير مجد ولم يقد الفائدة المرجوة منه.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المجلد :	"مجلة" الاهرام الاقتصادي	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

ومن هنا فالتوصية المقترحة في نهاية المناقشة
في صدور قرار من السيد الأستاذ الدكتور
رئيس مجلس الوزراء بمنح رئيساء هيئات اللوائح
كل في حدود اختصاص هيئته سلطة الوزير علي
جميع العاملين بأجهزة الدولة التي تباشر
اختصاصا مرتبطا بالعمل بالبناء فيما يتعلق
بتنفيذ لوائح وقرارات مجلس إدارة الهيئة ويكون
هؤلاء العاملون خاضعين للأشراف الإداري
للهيئة إما التبعية الفنية فهي لجهات عملهم
الأصلي وذلك فيما يتسق تماما مع اتجاه
النشر في نص المادة الثالثة من قانون إنشاء
هيئات، الاستكبرية.

ستابعها : منح الشركات الأجنبية
تراخيص مزاولة أعمال النقل البحري
والأعمال المرتبطة بها

وفي هذا المضمار أوضحت مناقشات ورشة
عمل التشريعات بالفرقة له :

بتاريخ ٨ يناير ١٩٩٨ صدر قانون رقم ١ لسنة
١٩٩٨ بشأن تعديل بعض أحكام القانون رقم ١٢
لسنة ١٩٦٤ بإنشاء للهيئة المصرية العامة
للنقل البحري ونصت المادة الأولى من هذا
القانون علي أنه يجوز للأشخاص الطبيعية أو
المعنوية مزاولة أعمال النقل البحري والشحن
والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن
وأصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية
وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحري التي
يصدر بتحصيلها قرار من وزير النقل
والمواصلات بترخيص يصدر منه.

ويحدد مقابل الانتفاع بالترخيص في مزاوله
الأعمال للقيام إليها في الفقرة السابقة بموافقة
مجلس الوزراء بناء علي عرض وزير النقل
والمواصلات.

وتنفذ ذلك القانون صدر قرارا وزير النقل
والمواصلات رقم ٢٠، ٣١ لسنة ١٩٩٨ نقل
بحري بتحديد الشروط والضوابط اللازمة لمنح
هذه التراخيص والمقابل الذي يتعين سدادها
للانتفاع بالترخيص.

وعند عرض مشروع القانون رقم ١ لسنة
١٩٩٨ للمشار اليه علي لجنة النقل والمواصلات
بمجلس الشعب اقترحت وزارة النقل البحري
إضافة ليكون النص يجوز للأشخاص الطبيعية

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زعب إبراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة" الاحرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

او المئوية المصرية الا انه عند مناقشة المشروع امام مجلس الشعب اعترض احد الاعضاء علي اضافة كلمة للمصرية مفضلا ترك النص مطلقا من قبه الجنسية ووافق مجلس الشعب علي اصدار القانون بصيغته الحالية للجنة اعلاه :

عند وضع شروط وضوابط منع الترخيص تم وضع شرط مؤاده ان يكون المركز الرئيسي للشركة او الجهة طالبة للترخيص في مصر وادي هذا الشرط بصيغته للموضوعة الي قصر منع الترخيص علي الجهات المصرية وحدها.

وبالاطلاع علي التراخيص التي صدرت من قطاع النقل البحري في هذا الشأن تبين انه لم يمنح ترخيص واحد لشركة اجنبية وانما كل التراخيص لجهات مصرية وما يمكن ان يثار في هذا الصدد هو ان بعض الشركات الاجنبية قد اسست شركات مصرية بفرض القيام بالوكالة عن سفنها او تقديم الخدمات المرتبطة بالنقل البحري لهذه السفن.

ولا كانت هذه النوعية من الشركات هي شركات مصرية تتمتع بالجنسية المصرية طبقا للقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ في شأن قانون الشركات او القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ في شأن قانون ضمانات وحوافز الاستثمار فلم يكن من الجائز علي قطاع النقل البحري ان يمتنع عن منحها التراخيص مادامت قد استوفت كافة الشروط اللازمة لخصها.

ومن ذلك المنطلق فقد طالب المناقشون بتوصية فصولها تعديل نصوم القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ بحيث يقتصر منح ترخيص مزاوله اعمال النقل البحري والاعمال المرتبطة بها علي الاستثمار الطبيعي او للمئوية المصرية.

ثامنا : منح الشركات الخاضعة لقانون الاستثمار تراخيص وكالة ملاحية

اوضح الصانعون ان الشركات المصرية الخاضعة لاحكام القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ تتخضع من منح للشركات الخاضعة لاحكام قانون الاستثمار تراخيص بمزاولة اعمال الوكالة للملاحية علي سبيل من ان هذه الشركات معفاة من الضرائب والرسوم الامر الذي يخل بمبدأ المساواة بينها وبين غيرها من الشركات ويبحث هذا الموضوع ومراجعت من الناحية القانونية .

اذ تبين ان القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ قد حدد في مادته الاولى نطاق سريانه علي الشركات التي تنشئ لمزاولة احد الانشطة المبينة بهذه المادة وبالمادة الاولى من اللائحة التنفيذية لذلك القانون

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المصدر :	"مجلة الأهرام الاقتصادية"	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

ويمطالبة نص المادتين سالفي الذكر تبين أن نشاط الوكالة الملاحية للسفن ليس من بين الأنشطة الواردة في قانون الاستثمار ولكن الهيئة

العامة للاستثمار عند الترخيص بتأسيس بعض الشركات الخاضعة لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ تخرج من بين الفروض لشركة مزاوله أعمال للتوكيلات الملاحية والأعمال المرتبطة بالنقل البحري وكانت هذه الشركة تتقدم لقطاع النقل البحري للحصول على الترخيص بمزاولة أعمال الوكالة الملاحية إلا أن القطاع كان يمنع من منع هذه التراخيص التي أن تتم دراسة أوضاع هذه الشركات ودراسة قانونية كاملة وانتهت هذه الدراسة إلى أنه طبقاً لنص المادة ١٢ من اللائحة التنفيذية لقانون ضمانات وحفاظ الاستثمار الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢١٠٨ لسنة ١٩٩٧ يجوز تأسيس شركات تزاوّل أنشطة يدخل بعضها أية من المجالات التي حددها قانون الاستثمار والإيدخل البعض الآخر في هذه المجالات وفي هذه الحالة يجب على الشركة أفراد حسابات مستقلة ومركز مالي خاص للنشاط غير الخاضع بحكم قانون الاستثمار.

وعلى ذلك قد قام قطاع النقل البحري بمنع هذه الشركات ترخيص الوكالة الملاحية عند استيفائها لشروط المنع وبعد التنبيه عليها بوجوب أفراد حسابات مستقلة لنشاط الوكالة الملاحية كما قام قطاع النقل البحري بإبلاغ مصلحة الضرائب وضرائب المبيعات ووزارة المالية بواقعة منع الترخيص مع توجيه نظرها إلى أن الشركة التي منحت الترخيص من الشركات المنشأة طبقاً لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ إلا من النشاط الذي تقوم به في مجال الوكالة الملاحية ليس من بين الأنشطة المعفاة من الضرائب طبقاً لهذا القانون.

وقد لجمع حضور ورشة العمل والمناقشة على ضرورة إصدار التوجيه الآتي:

وضع الضوابط اللازمة لضمان عدم استغلال الشركات الخاضعة لقانون الاستثمار من الإعفاءات الضريبية المقررة وفقاً لهذا القانون إلا في الحدود والمجالات التي نص عليها القانون.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢١
المجلد :	مجلة الاحرام الاقتصادى	تاريخ الصلور :	٢٠٠٠/١/٢١

روشة للنقل البحرى.. جلد أم هزل

يعكس انه بعد تأميم شركة قناة السويس العالمية في منتصف القرن الماضي، ان المشكلة الحورية التي واجهت المهندسين محمود يونس، رحمه الله، كانت اعداد الخطأ لم أجهة انسحاب المرشدين الأجانب.. وقف محمود يونس مفكر على ضفة القناة وحوله كبار معاونيه من اقبالي القافلة كانت تخرج غياض مياه القناة في هدوء، وفجأة انبرى احد كبار الملاويين قائلا: «يا رئيس، المشكلة بسيطة، نخطم مرشد في اول مركب بالقافلة وبأقوى المراكب تمشي وراءه...؟» ولعمد الله ان صاحب هذا الاقتراح لم يكن هو المسئول الاوّل عن ادارة قناة السويس.

وقد نجح محمود يونس في حل تلك المشكلة بعد ان استمع الى مستشاريه البحرىين من القباطنة المصريين الذين كانوا يعملون بالشركة العالمية قبل التأميم وبالفعل تم تعيينه الجهود يتقاني قدامى المرشدين المصريين ومن تضامن معهم من المرشدين اليونانييّن. وايضا بتنفيذ خطة للتدريب المكثف بقطاعات متعددة في القناة لضياع من القوات البحرية ولقياطنة من البحرية التجارية المصرية وبإعلان تأليا لطلب مرشدين للعمل بقناة السويس.

إن التسيط الشديد للامور الى الجلد الذي يفقدوها جوهرها كان وما زال احد الابتلاءات الرئيسة التي ابتليت بها مصرنا والنقل البحرى المصرى منذ اواخر خمسينات القرن الماضي. فكثيرا ما تواجه مشاكل مصرنا والنقل البحرى بمفهوم «دى حاجة بسيطة.. سهلة لوى مفيش مشكلة».

وتقديم كل التسهيلات لها للمشاركة مع الشركات للمصرية والاستفادة من موقع مصر البحرى التام والاختار عاليا.

نحو: حق امام الاقتراح مشكلاته الاساسية ترسعات بحرية لواء ٢٠٠٠ سفينة لكل نقل ٤٠٠ مليون طن سنويا وبمخزاتة توفير ٢ مليون نرساة عمل وتحقيق ٨ مليارات دولار سنويا تعامل حوالى ٢٥٠٪ من اجمالي قيمة الصادرات المصرية السنوية والنتيجة النهائية المستهدفة هي حل مشكلة جواز اللوزان التجارى نهائيا.

وتلخص في لعالجة القالبية بعض الحقائق التي تحمل في باطنها الاجابة حول مدى امكانية تحقيق روشتة التصدير والنقل البحرى : بناء على سفيقة بالتوسلات البحرية المصرية لتتقل ٤٠ مليون طن ١٠ اشهر عمل x ٢٠ دولارا اجرة نقل الطل = ٨ مليارات دولار سنويا.

ومن امثلة تلك المفكر مؤخرًا في رسالة تضمنت تسعة مقترحات ومبنت بأنها روشتة . فقد تضمنت تلك الاقتراحات ثلاثة بنود: «من النقل البحرى والمصري جاذ في لاهدافنا: تقديم كل الدعم للملكى مسمى السفن لى ترغى للعلم المصرى ربما يقصد الترسعات البحرية المصرية واصطلاحهم من كل للخرائب والرسم الى ان تصل طاقة الانسوط التجارى للمصرى الى ٤٠ مليون طن الى حوالى ٢٠٠٠ سفينة وهذا سيوفر اثنين مليون فرصة عمل على السفن و١٠ الترسعات ومراكز الصيانة والاصلاح وسيكونه للسفن السنوى للاسطول ٤٠ مليون طن x ١٠ اشهر عمل x ٢٠ دولار اجرة نقل الطل = ثمانية مليارات دولار. وبذلك يتم توفير خطوط نقل بحرية منتظمة لمصر لكل دول العالم ونخفض العجز التجارى المصرى نهائيا في المستقبل ونعود الشركات العالمية لتصنيع السفن بمصر

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٩٢١
العدد :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

الترسانات البحرية المصرية

الاصل ان لفظة ترسانة بحرية، تعنى المكان الذى يكون نشاطه الاساسى هو بناء السفن البحرية على قرايات فى احواض تخصص لهذا الغرض لما عمليات اصلاح السفن كشط اساسى فتقوم بها ورش مختص وبعد التاميم اصحت ترسانة وبناء السفن تطلق بلا تمييز على شركات اصلاح السفن بل واصبحت التسمية تشمل اى ورشة على ضفاف النيل تبني صنابير ومعدات قساطط وغناط عائم. وهكذا تحولت تسميات ورش اى باحابة الى ترسانة الى ورش للقاولون العرب بالمصره الى ترسانة للمصره ورش الخديوية بالاسكندرية الى الشركة المصرية لاصلاح وبناء السفن وورش الخديوية بالسويس الى ترسانة السويس. ولم تعرف مصر القرن العشرين الترسانات البحرية التى تقوم ببناء سفن لعالى البحار الا بعد ثورة يوليو ١٩٥٢ ففى عام ١٩٥٦ بدأ المولدات تشييد ترسانة الاسكندرية التى كانت تلبى به سد هالى الشمال وقد استغرق بناء الترسانة اكثر من ١٥ عاما الى ان بدأت مرحلة الانتاج للنظم عام ١٩٧٥ وذلك مرورا بمراحل التأسيس والانشاء والتغريب والتجارب. وتم تجهيز الترسانة بموضين لبناء السفن بموضين لاصلاح السفن. وتجارزت تكلفة

الترسانة ٥٥ مليون جنيه وكانت البحرية السوفيتية هى العميل الاول للترسانة ثم تم تخصيص انتاج الترسانة من السفن التجارية لمعمل واحد هو شركة الملاحة الحكومية. وترسانة الاسكندرية مشروع فاضل يعمل بتقنية سوفيتية عمرها ٤٠ عاما والنتيجة النهائية ان الدولة تحصلت بدون الترسانة والتى تاربت على مليار جنيه ومع انحصار عمليات بناء السفن جارى تحويل لحد احواض بناء السفن لعمليات تغريد للسفن وقد فشلت محاولات وزارة قطاع الاعمال بالوزارات التعاونية وصولا الى الوزارة القائمة لحل مشكلة الترسانة البحرية لمزاد الكوكبين وغيرهم من شراء الترسانة بالكامل او حتى المساهمة فى ملكيتها.

اما ترسانه بورسعيد فقد كانت فى الاصل ورشة بحرية لعائمات قناة السويس العالمية. وبلى اوائل المستعنيات حولها المهتمين محمود يونس رحمه الله الى ترسانة لبناء السفن وذلك بتجهيزها بموضين عائم بقدرة رفع ٢٥ ألف طن. وتم بناء اول سفينة باسم قناة السويس حمولة ٢٢٠٠ طن لصالح الشركة العربية المتحدة للملاحة البحرية آنذاك وقد تم بناء حوالى عشرة سفن على مدى سبع سنوات وذلك الى ان توقفت الترسانة عام ١٩٦٧ وتم استكمال اخر ثلاثة سفن فى ترسانة الاسكندرية.

خلاصة القول انه لا يوجد بمصر ترسانات لبناء السفن سوى ترسانة الاسكندرية العجوز والتى لم تعد تبني سفنا وهكذا مع انحصار عمليات بناء السفن فى ترسانة الاسكندرية وانتهاء ترسانة بورسعيد لم يبق لنا الا عمليات اصلاح السفن بمستوى متواضع جدا بالمقارنة بالسوق العالمى. فطبي سبيل المثال كان مجموع ايرادات نشاط اصلاح السفن بترسانة الاسكندرية وبشركتى اصلاح السفن بالسويس وبالخديوية بالاسكندرية حوالى ١٢ مليون دولار وذلك عام ١٩٩٦ وفى نفس الفترة حققت شركة «اسرى» بأمانة البحريين ٩٠ مليون دولار وحققت شركة بيردينج لاصلاح السفن بستاقفورية ٢٠٠ مليون دولار. ويبلغ حجم السوق العالمى لاصلاح السفن شرابة ثمانية مليارات دولار.

وبعد هذا الاستثمار الضخم السريع فان السؤال الذى يفرض نفسه هو اين موقع مصر من صناعة وبناء السفن فى العالم؟ وكيف سنبنى ٢٠٠٠ سفينة؟ فزيرة تبحث عن اجابة عاجلة؟ ولعل الارقام التالية تنفى عن الافاضة بأجابة طويلة ملة.

العدد فى الليمون

فى عام ١٩٩٦ كان عدد السفن التجارية التى تزيد حمولتها الكلية المسجلة ع ١٠٠ طن التى ترفع علم اليونان ١٨٦٢ سفينة وبيرطانيا ١١١٢ وسفاناسورة ١٢٤٤ وتركيا ١٠٧٥ والهند ٩١١ وفرنسا ٨٢٤ ومصر ١٢٤ سفينة لاجمالي حمولاتها ١,٨ مليون طن منها ٥٩ سفينة يزيد عمرها عن ٢٠ عاما واجمالي حمولات السفن التجارية المصرية تمثل اقل من ٢,٥ ٪ من اجمالى

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى
اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
رقم العدد :	١٦٢١
تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

حمولة الاسطول التجارى المالى لعام ١٩٩٦ وتتركه للقارىء المهتم بل وغير المتخصص ان يتأمل هذه الأرقام ليعلم بنفسه على حكاية الـ ٢٠٠٠ سفينة .

والرغم من هذه الصورة الواقعية القائمة الا ان هناك اسلا في نهاية الخلق المظلم وذلك اذا ما تباهى اصحاب الرأى والخبرة والتفكير الصو التخطيط الراقص للبده بنشاط اصلاح وليس بناء السفن اذ ربما تكون البدايه الحافلة في منطقة القرم الصناعيه شرق القنبريه بعد ان تخلصها الحكومه من قبضه محترلى تسليح الاراضى والمشروعات اياها .

اثنين مليون فرصة عمل

ايضا يتوقع الاقتراح توفير ٢ مليون فرصة عمل على السفن وترسانات بناء السفن ومراكز الاصلاح اما بالنسبة للصناعة على السفن فلي فرضنا ان كل سفينة سيحمل بها ٢٨ فردا مع ملاحظة ان متوسط تقطيع السفن الليوانية انخفض من ٢٢ الى ١٦ فردا عام ١٩٩٨ فان العدد الاجمالي لتطعيم الالفى سفينة هو ٥٦ ألف فرد وبالتدوير يكون ٦٠ ألف فرد يتقابلهم مع البعجه الشديده مشرة الالف في الادارة ليكون المجموع ٧٠ ألف عامل اما الترسانات البحرية وشركات اصلاح السفن المصرية فقد بلغ اجمالى عدد العاملين بها بما في ذلك البطالة التقعة عام ٩٢/٩١ من واقع الميزانيات ١٣٦٠ عاسلا وعندهم في الوقت الحاضر لا يتعدى ٩ الاف عامل.

وفيما يلي نبذة رقمية من ترسانات بناء السفن في كوريا الجنوبية وذلك من اجل تقدير المصالة المطلوبة لمشروع بناء الالفى سفينة في مصر . في عام ١٩٩٨ كان لنتاج للترسانات البحرية الستة الرئيسية في كوريا يمثل حوالي ٣٧ بالمائة من اجمالى الانتاج العالمى لبناء السفن ولم تحقق اى من تلك الترسانات ارباحا بين اعوام ١٩٨٥ و ١٩٨٩ بل ان احدى كبريات الترسانات الحديثة للكويتية الصينية افلست وكانت قوة العمل الاجمالية بصناعة بناء السفن الكورية مائة ألف عامل واو فرضنا اننا ننضم الى مستوى كوريا الجنوبية فان أقصى قوة عمل بالترسانات المصرية المقترحة ان تتعدى مائتى ألف عامل ومن هنا فان أقصى حجم لفرص العمل التي يمكن ان توفرها الروشة هو حوالي ٣٧ ألف فرصة عمل وذلك بمعدلات قطاع الاعمال و ١٥٠ ألف فرصة عمل بمعدلات القطاع الخاص العالمى ونقل للتدوير ٢٠٠ ألف عامل باستخدام تكتيك ميالغ جدا في التقدير اين ذك من رقم ٢ مليون فرصة عمل بالروشة .

اربعون مليون طن بضائع

واخيرا جاء في الروشة رقم ٤٠ مليون طن ويقترب هذا الرقم من حجم التجارة الخارجية المصرية عام ١٩٩٦ حيث بلغت الصادرات ١٦,٢ مليون طن والواردات ٢٥,٢ مليون طن باجمالى ٤١,٥ مليون طن . الجهاز المركزى للحصاء



الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العدد :	١٦٢٦
المصدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادية	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/٢١

ويقدر الويشة قيام الـ ٢٠٠٠ سفينة بنقل ٤٠ مليون طن $\times ١٠ \times$ ١٠٠ = ٤٠٠ مليون طن سنويا وحتى لو فرضنا ان حجم تجارتنا الخارجية سيصل الى ١٠١ الف طن عام ٢٠١٧ كتحسين المذكرة الثالثة التي اعدتها وزير النقل للمناقشة بمجلس الوزراء الاخير ١١/٢٠٠٠ فان فائض الطاقة السنوية لاسطول الـ ٢٠٠٠ سفينة عام ٢٠١٧ سيكون ٢٩٩ مليون طن باستئجار مليون طن من الرقم ١٠١ مليون طن بمذكرة الوزير يصبح الفائض ٢٠٠ مليون طن سنويا أى ثلاث أضعاف للصوم التقديرى لتجارتنا الخارجية البحرية عام ٢٠١٧ وهذا يعني الفائض "الويشة" قيام اسطول الـ ٢٠٠٠ سفينة ليس فقط بنقل كل التجارة الخارجية المصرية ولكن ايضا نقل ٢٠٠ مليون طن سنويا بين موانئ الدول الاخرى CROSS TRADE لجلب المزيد والمزيد من العملات الأجنبية للميزان التجارى وذلك تنتهي مشكلة عجز الميزان التجارى نهائيا.

وماذا بعد الترويج

ان جدية تحقيق الثمانية مليار دولار وخلق ٢ مليون فرصة عمل جديدة اما يكون بتنفيذ المشروعات القومية العملاقة باخلاص كى يبارك لنا الله جهونا . واهم هذه المشروعات على المدى القريب مشروع القرى القومية العالى مشرق التفريعة وعلى وجه التحديد المنطقة الصناعية والخمسة ومصاحتها ٥٠ ٨٧ كيلو متر مربع طوير ميناء الغربا المحورى ميناء شرق التفريعة ولكن بشرط ان تقوم الحكومة جادة بانقاذ المشروع والهاء شوشى بيع الاراضى وشيخليصه من الشركات التى قام بتشويسها عدد لايتجاوز المائة فرد باسم مصر وباسم شعب مصر ثم اسناد تخطيط المنطقة الصناعية وادارتها والترويج لها الى مكاتب استشارية وشركات عالية متخصصة على غرار . ماتم فى جبل على بأسارة دهب ثم اسناد تنفيذ أعمال البنية الاساسية لتسوية الارض لتنفيذ شبكات المياه والصرف الصحي والرى والكهرباء والطرق والاتصالات وفق مستويات عالية فنية وبيئية الى شركات عالمية ثم تاهير الارض وفق معايير محددة فى اسار من الشفافيه والملائية التى التزمت بها الوزارة القائمة.

وعندئذ فقط ستقوم المشروعات وستوفر فرص العمل وستستفيد كل مصر وتستعيد كل مصر شتىة الثقة فى مقدراتها على تنظيم وتنفيذ المشروعات القومية الكبرى لصالح كل المصريين.. والا فان مصير منطقة الغربا الصناعية شرق التفريعة سيذهب الى عشوائية صناعية وخمسة سكنية وسيفقد الموقع عبقريته وستتجمع جمال حمدان فى قبره.. ورحم الله امرا قال لا اعرف وهو لا يعرف وابن الله امرا قال اعرف وهو لا يعرف... يا قوم لا تنسوا محبتنا الله من موقع حتى لا يذهب جفاء فخرج من القرن الـ ٢١ كما نخلناه اول مرة منذ اقل من شهر.

قطاع الكهرباء

الخصخصة
من الناحية الاقتصادية
قطاع الكهرباء

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	صراط يجب وضعها عند الخصخصة لضمان سعر الخدمة وجودها	الجزيرة	الامرام	٤١٣١٢	٢٠٠٠/١/١٥	٩٨

الموضوع الرئيسى :	المخصصة
الموضوع الفرعى :	قطاع الكهرباء
المصدر :	الاهرام
اسم كاتب المقال :	الجريدة
رقم العدد :	٤١٣١٢
تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/١/١٥

مع اقتراب خصخصة شركات الكهرباء... الخبراء يؤكدون:

ضوابط يجب وضعها عند الخصخصة لضمان سعر الخدمة وجودتها

لإلزام الحكومة طرح مخططا لخصخصة
ويلى وجه الخصوص إلى سؤال شركات
توزيع الكهرباء لتتأهل لأي كبير وتكررت
على السور القصيرة
البرطانية في مجال
الخصخصة الكهرباء
والسكك الحديدية وقد
تفكرت على السور مدة
عقدت بذلك للخدمة عام
١٩٩٦ وقد شارك قطاع الأعمال
مثلا لوزارة قطاع الأعمال
وتم خلالها استشارة
المفكرات المتخصصة في
والتنمية وزارة التخطيط
وأست من حيث السور
أن هناك عددا من الصغار
قد وليسهمهم فيها في
تقلبات ألياء .

(١) خصخصة محطات
الكهرباء البريطانية تيمت
أصول محطات الكهرباء وشركات التوزيع
بمبلغ أكثر مما كان في حدود مائة مليار
جنيه استرليني إجمال حوالي ١٠٠ مليار
جنيه مسموون كسج الشهورين واليتمتع
لكهرباء أن هذا أو كمعقفس لفسر ترتفع
لكافة الكيلوات من الكهرباء عشرة أضعاف
سعره الجارى لتتعاظم به وكان أن التعت
الحكومة وبخضعت لنن الأصول إلى أخذ
الذى يبقى التكلفة على وضعها السور حين
تأخذ

(٢) لكشفات الشركات في السور أن
التطوير والتحديث المطلوبين في هذه الرافق
سواء يحتاج إلى مساهمة طائلة أو يكتفى
كثيرها بامداد القليلة الباقية في ذلك وقد
سأمت الحكومة في دعم تكلفة الأول
للطرية للاستمرار
(٣) للثلاثين بخصخصت أبعاد العالمى
وقد عارضتهم الحكومة بتمويل نظم للمناش
الفرق وتخصيص نسبة من الأسمول للمناش
بشورتها بلسامو رة والى سببها
تخصمت أوضاع هذه الشركات بمد
الخصخصة حق المملان لرباما جيدة
من الأسمول فى بالكونيا
جميع هذه الحان كلفت الحكومة إعاء
بافعة لتشجيع عملية الخصخصة في
محالى الكهرباء والسكك الحديدية وكان
المرر الحكومة حيلما ففسيه لارين
هذا أولا سعر الخدمة تأيا. جودة الخدمة
والتحقيق منى الهدفين تم الاتفاق على

الدورة كما أصبحت تمتد كثيرا من
إخجال نظام التمويل فى عدد من
الرافق كالطارات والرفق الرئيسية ومطام
الكهرباء، ولأنك أن الحكومة
حينما تتسارع في هذا الاتجاه
لها تهدد إلى تحقيق عدد
من الأهداف الإيجابية لها
الجانب
أولا. التخلي عن من الصه
ثانيا. الذى تتعلمه عند إنشاء
أو تسيطر هذه الرافق خاصة
ولأنه يتحتم في الأناب أن
تكون الخدمة في متناول
جميع المواطنين ولكلها ذلك
مثلا في مشاريع سبور
الأناب
ثانيا. تمديد وتغير سل
هذه الرافق خاصة وأن
بمفسها أصبح في مسمى
الخاصة في سبيل طاعة

للأفان على وتمتد أن يتم ذلك على أحد
وكذا مستويات الأار.
ثالثا. خلق فرص عمل جديدة والاستفادة
لكافة من المالة المالية بتدويرها وصحة
مخزوها وبالتالى محاسبتها ونحوها
التنافس بينها.

ولأن مودتتوع خصخصة الرافق من
الأمور الهامة وقد طرأ عدد كبير من الدول
لأن هناك عدد من الخصائص التى تتميز
بها هذا النوع من النشاط والمساوى التى
عانت منها بعض الدول عند بدء هذه التجربة
وتلحق نوجزا في النقاط الآتية:

١. شركات الخدمات والرافق يتأخر بها
أداء وتكلفة السور الأناب من الرافق.
٢. معظم هذه الشركات يلقى عليها طابع
الاحتكار ولا يوجد لها منافسون مما يجعل
الرافق يملكون أي فكرة تصممها بما يكون
في ذلك الرافق لهم أو تكونه أثار سلبية
على تكلفة إنشاء أخرى عامة بالرفق.
٣. شركات الخدمات والرافق لها تاريخ
طويل وقد انشقتها الحكومات المختلفة في
سبل أوضاع ادارية ولحسابية متشابكة
والثالث تمسك تلك على طبيعة متراكما
والثاني والثالث الإداري وحتى طرق الكيات
للجميع المدينين وباتى بمرور الوقت المواطنين
الذين يملكون يتأخر الأمر إلى جهد كبير
الدول الأخرى يتأخر الأمر إلى جهد كبير
متشابه وفى خطوط الأمد الأصلاح
والتطوير وبمينا كثر المدين لغيرا من

مع اقتراب طرق شركات الكهرباء
للخصخصة ظهرت على السطح تساؤلات
عديدة تتعلق بصمودية ومساوات الحصول
على الخدمة بعد

الخصخصة بسعر وجودة
متساوية كذلك طهر
التمثال عن كمية تقيم تك
الشركات والى تبلغ أليها
حوالى ٥٠ مليار جنيه
الرفق الذى تتسارع فيه
تتجارب السلفة والأقامة
بخصخصة سبور
الاتصالات إلى أنه قد يكون
قد تم تحقيقه نقل كثيرا من
ليست. وتظهر أهمية ذلك إلى
ضوء ثروة أصاليب التتويم
المالية الخاصة
بخصخصة الرافق والى
بات الاعتماد على مساهمات
أروحية كمعار أساسى في



صبرى عثمان

التقييم، لقد أكد الخبراء على ضرورة وضع
ضوابط عند خصخصة شركات الكهرباء
لضمان بيع الخدمة بسعر عادل بالإضافة
إلى جودتها كذلك أكدوا ضرورة التوصل إلى
التتويم واستخدام أدوات غير تقليدية منها
لتبني بقاء من القيمة الحقيقية والظهور
وبناء. جهان تمكيم بحدت المالات بين بقاء
خدمة ومطابقا. على تحقيق خير البورصة
يسوق للى بقاء على أهمية أن تكون الدولة
حريصة على استخدام أسلوب التتويم غير
التقليدي ولا يتعمد على مساهمات أروحية
لتتميز في صوره الأسمول المالية بشركات
الخدمات والاتصالات والتتويها على السلفة
في مختلف أنحاء العالم فالرافق الخاصة
التي تشكل المصدر الأساسي في تمويل وكث
الميرة بعدد حالات التمدد في الإيرادات وعدد
الاستخدام وأجهت تنمييات جديدة الخدمة
ومر يتسارع في هذا السعد إلى أوسرة
خصخصة الاتصالات ولكه عندما قامت
الدولة ببيع رخصا تشغيل المحمول ١.٧
مليار لفة وأصبحت قيمة شركة حاليا
في التقييم واستخدام أدوات غير تقليدية
منها البيع بالبن للية المهيمنة.

دعوى جركن الخبير الاقتصادي
دورين إحدى الشركات بظل
كثير الحديث في الفترة الأخيرة من
احتمال طرأ عدد من شركات الرافق
العامة للخصخصين والى الأناب من خلال

الموضوع الرئيسى : الخصخصة

الموضوع الفرعى : قطاع الكهرباء

المصدر : الأهرام

اسم كاتب المقال : الجريدة

رقم العدد : ٤١٣١٢

تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/١/١٥

تجربة تطبيقه يمكن أن ترصد بأسوا من ذلك على الرغم من أنها خضعت لتحويل إلى أممية أو خضرة للعديد من خدمات المرافق الأخرى.

أما من المميزات في الإدارة الحكومية لخدمات الإنتاج أو الخدمات أو يتضمن العديد من السلبيات كما أن سمة العصر روح التطوير تستلزم خلق المؤسسات التنافسية على أقل الحقائق والحقائق وبخسب التكاليف وجديده النتائج ولكن الاضطراب من شركات المرافق هو أمر يجب أن يؤخذ بكل العناية ربما يستفاد من دراسة واسعة واستيعاب كل التجارب المثبتة بالدول التي سبقتها في هذا المجال وعلمنا أن نراعى دائما أن فترة المواطنين وبطائنتهم الشرائية تختلف من دولة إلى أخرى أي أنه ليس من المنطقي أن تقارن تكلفة النقل أو الكهرباء بدولة أوروبية مع مثيلاتها بمصر لأن دخول الأفراد متباينة مع تقديمه الكامل لا تتحمله الحكومة من أعباء ولكنه تدعوا وعليها أن تبحث عن المبتدأ الأخرى التي تماثلها في تقديم مثل هذه الخدمات للمواطنين في حدود امكانياتهم.

الذي يعضدني أنه على راسي وزارات الخدمات حاليا كالكهرباء والنقل ووزارة متخصصين وفنيين مسئولينهم قبل المواطنين وأرجو منهم البدء فوراً بدراسة موضوع خصخصة هذه المرافق في ثلاثي سبعة وعشرين ولا يمكن أن ينضمهم ذلك من البدء عاجلاً في تطوير أساليب العمل وتطويرها بهذه المرافق لمن توسيع قاعدة الملكية بها.

الخلاصة:

١ - شركات المرافق ذات طبيعة خاصة تتركز خدمة احتكارية ويجب أن يراعى ذلك عند الخصخصة

٢ - لابد من إنشاء جهاز تمكين جديد العلاقة بين نافع الخدمة ومطلبيها ويكون له الاستقلالية والتشافية والشفافية الفنية.

٣ - يجب البدء فوريا في تطوير هذه الشركات فنيا وإداريا لأن ذلك سوف يعين كثيرا في نجاح أية الخصخصة

٤ - تشجيع عمليات التطبيق للتطوير والمشاركة عند إجراء ترسعات في هذه المرافق تخفيفا من أعباء الحكومة وحتى تحلق كودات متمرس على إدارة هذه المرافق مبداء من الإدارة الحكومية

إنشاء جهاز تحكم مستقل وهي أغلب الأحيان يتم إنشاؤه وتعمل له كل الخصائص والسمات التي تجعل عمله مستقلا عن الحكومة وأصحابه

شخصية مرموقة وذات خبرة عالية ولديها القدرة والتمكن في إدارة الأعمال التجارية والهندسة على نطاق واسع كما يجب أن يكون على رأسها شخص ذو خبرة عالية في إدارة الأعمال التجارية والهندسة على نطاق واسع كما يجب أن يكون على رأسها شخص ذو خبرة عالية في إدارة الأعمال التجارية والهندسة على نطاق واسع

وإذا على تسائل حول خصخصة القطاع الكهربائي

يؤمل صوري صعلان لقد تم ذلك على مرحلتين: المرحلة الأولى تم طرح خطوط الخصخصة على عدد من الشركات لارزاقها وأبقت الحكومة الأصول الرئيسية كالموتور والسكك الحديدية ملك لشركة واحدة تقوم بالخدمة لشركات الإدارة نظير تكلفة يتم عليها كما أذكر أنه ظهرت العديد من المشاكل بعد هذه الشركات والأمثلة أن خدمات السكك الحديدية البرية لم تكن تحسنت كثيرا عن وضعها السابق بل سمعت من حوادث كثيرة تكررت على بعض خطوطها.

اعتاد أن مثل هذه المشاكل قد حدثت عند خصخصة شركات الغاز الطبيعي وقد استغرقت أكثر من خمسة أعوام حتى استقر الوضع بها وألا نجاح هذه الشركات في عملياتها التجارية واكتسابها لبعض حلول الغاز الطبيعي الأخرى لتأثير اقتصادياتها كثيرا ومن مزاياها الشخصية لم يحدث تقدم في تطوير هذه الشركات عند خصصتها.

وقال د. صعلان إن خصخصة شركات الخدمات تختلف كثيرا عن خصخصة الشركات الإنتاجية حيث الأولى تقوم بخدمة عامة يتركز بها كل الدوليين ذات طبيعة احتكارية في أغلب الأحيان وبالمثل يتمسك ابتداء برؤوسه كجهاز التحكم فسادا يكون الخسائر دائما هو سبب الخدمة وبالتالي تصبح الدولة في موقف حرج يتركز شكوى المواطنين واعتقد أن

